L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

Arnaud Passalacqua

▶ **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970. Histoire. Université Paris Diderot (Paris 7), 2009. Français. NNT : . tel-02011447

HAL Id: tel-02011447
https://theses.hal.science/tel-02011447

Submitted on 7 Feb 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE PARIS VII DENIS DIDEROT
École doctorale Économies, espaces, sociétés,
civilisation, pensée critique, politique et pratiques sociales

Arnaud PASSALACQUA
Thèse pour l'obtention du grade de docteur en histoire

L'AUTOBUS ET PARIS
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

L'attente de l'autobus au coin de la rue Royale et du Faubourg-Saint-Honoré.

Thèse dirigée par M. André GUESLIN
Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris VII Denis Diderot

Volume I

Soutenue le 26 juin 2009

Composition du jury

M. Francis BEAUCIRE	Professeur de géographie humaine Université Paris I Panthéon-Sorbonne	Examinateur
M. Patrick FRIDENSON	Directeur d'études École des hautes études en sciences sociales	Examinateur
M. André GUESLIN	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VII Denis Diderot	Directeur
M. Michel MARGAIRAZ	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis	Rapporteur
M. Jean-Luc PINOL	Professeur d'histoire contemporaine Université Lyon II Lumière	Rapporteur

Illustration de couverture : « Printemps 1938 », *L'illustration*, n° 4 970, 4 juin 1938, p. 193.

Les caractères cursifs sont la retranscription des textes écrits à la main.

Remerciements

Le *nous* employé dans ce travail traduit tout ce que *je* dois à la communauté humaine, proche ou plus lointaine, vivante ou disparue. Cette thèse n'entendant pas relever d'une histoire technique abstraite des acteurs qui ont fait vivre le monde de l'autobus à Paris, c'est à tous ces acteurs, humains ou non, des machinistes aux couloirs réservés et des voyageurs aux *bus bleus*, qu'elle doit d'avoir pu être rédigée.

Plus particulièrement, je tiens spécialement à remercier André Gueslin pour avoir assumé la direction de ce travail, m'avoir suggéré de multiples pistes depuis l'engagement de mon DEA en 2003 et avoir porté la plus grande attention pédagogique et scientifique à la relecture des ébauches successives de cette thèse. Je sais également le rôle efficace qu'a tenu Jacqueline Gueslin à ses côtés. Qu'elle en soit ici remerciée.

Francis Beaucire, Patrick Fridenson, Michel Margairaz et Jean-Luc Pinol ont accepté d'évaluer ce travail en tant que membres du jury, ce dont je leur suis vivement redevable.

Je tiens ici à citer Jacques-Joseph Brac de la Perrière, qui, au-delà du financement de ce doctorat qu'il a rendu possible, en a été l'un des principaux stimulants intellectuels et fervents soutiens[1]. Encore merci à lui.

Instigateurs d'un séminaire qui a chronologiquement coïncidé avec mon travail de thèse et qui l'a intellectuellement très largement inspiré, Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, ont été, au-delà même de ce rendez-vous mensuel, de précieux compagnons dans la réflexion sur la mobilité et son histoire mais aussi de parfaits éclaireurs sur le long chemin du jeune historien dans le monde de la recherche.

C'est le plus souvent par leur biais que j'ai pu rencontrer et apprécier les participants à ce séminaire et plus particulièrement les membres du groupe P2M, ainsi que découvrir l'horizon international de la recherche, notamment *via* l'association T2M. Derrière ces institutions et activités académiques se tiennent des personnes parmi lesquelles je tiens tout particulièrement à remercier Aurélien Delpirou, Robin Foot, Caroline Gallez, Pascal Griset, Léonard Laborie, Jean Orselli, Nicolas Quillet, Sébastien Richez, Marie Thébaud-Sorger et Benjamin Thierry à Paris, Stève Bernardin, Sébastien Gardon, Harold Mazoyer, Marie-Clotilde Meillerand, Pierre-Yves Saunier, Stéphanie Vincent à Lyon et Jean-François Chauvard, Colin Divall, Andrea Giuntini, Vincent Kaufmann, Carlos Lopez Galviz, Gijs Mom, Massimo Moraglio, Corinne Mulley, Frank Schipper et Vanessa Schwartz aux États-Unis, en Italie, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suisse.

Également éparpillés à travers le monde, Virginie Augereau, Sylvain Champonnois, Mourtaza Chopra, Mandana Covindassamy, François Gusdorf, François Le Vu et Jean-Baptiste Suquet ont su porter, par des discussions ancrées dans une désormais longue amitié, un regard toujours incisif sur un travail perpétuellement en cours d'élaboration.

[1] Cette thèse a bénéficié du soutien conjoint de l'ANRT et de la RATP dans le cadre de la convention CIFRE n° 223/2004 (2004-2007).

La préparation de cette thèse s'étant pour partie déroulée au sein de la RATP, j'ai eu la chance d'y bénéficier lorsque j'y étais stagiaire du soutien joyeux de Joachim Broomberg, Charlotte Girerd, Marie Jorio, Frédéric Klein, Sophie Le Pourhiet, Stéphanie Pinel, Mathieu Anglade et Mathieu Voisin, puis, en tant que doctorant, de la complicité d'Anne-Élise Agenais, Xavier Brisbois, Odile Dietenbeck, Nathalie Dumax, Vincent Faye, Felipe Garcia Castello, Anthony Hervier, Sophie Labbouz, Kaisheng Liu, Mike Rackelboom, Gwendal Simon et Dimitri Tate. Plus généralement, je tiens à remercier ceux qui ont su m'accueillir et qui ont, selon moi, compris que les sciences humaines pouvaient pleinement participer de la réflexion sur un service public, autant, sinon plus, que d'autres activités souvent plus valorisées : Georges Amar, Philippe Benoît, Jean-Marc Bernardini, Claude Berton, Alain Borda, Claude Carrau, Claire-Hélène Coux, Françoise Duchézeau, Antoine Dupin, Gilles Dupin, Catherine Espinasse, Jean-Pierre Gosnet, Jean-Christophe Hardel, Yo Kaminagai, Sophie Klein, Etty Koskas, Laurence Loy, Lucie Merckens, Lise Mesliand, Jean-Charles Portier, Gilbert Thibal, Christine Tourte et Jean Tricoire.

Jean-Marc Blanc, Lætitia Gestas et Cécile Vallée m'ont ouvert les portes des établissements du Groupe mutualiste RATP, ce qui a été déterminant pour le volet de mon travail sur la mémoire orale. Je remercie pour leur parole et leur mémoire les retraités des transports parisiens que j'ai pu y rencontrer.

Julian Pepinster m'a gentiment ouvert sa riche collection tandis que Siné m'a aimablement éclairé sur la campagne de promotion qu'il a conçue pour la RATP en 1953.

Lors de mon séjour à Londres, j'ai pu compter sur l'accueil et l'aide précieuse d'Oliver Green, Aude Guilhamon, Helen Kent, Sebastian Loew, Guillaume Ravasse, Emma Theophilus Wright et Peter White.

Outre les chercheurs déjà cités, Sabine Barles, François Caron, Thierry du Crest, Gabriel Dupuy, Maïe Gérardot, Hélène Harter et Thibault Tellier ont accepté de prendre part à la journée d'études que j'ai pu organiser, grâce au soutien de l'Université Paris VII Denis Diderot et de la RATP. Leur apport a été essentiel et je les en remercie à nouveau.

Au Pôle Emploi, Claire Péroux a, par sa bienveillance et sa confiance, permis que cette thèse se réalise en un temps raisonnable.

Aux côtés d'enseignants-chercheurs déjà mentionnés, à l'École nationale des Ponts et Chaussées, à l'Institut français d'urbanisme et à l'Institut d'urbanisme de Paris, Évelyne Cohen, à l'Université Paris VII Denis Diderot et Philippe Zittoun, à l'École nationale des Travaux publics de l'État, m'ont permis de pratiquer régulièrement l'enseignement, dont l'utilité pour la recherche s'est confirmée comme indubitable.

Je tiens également à remercier Marie-Noëlle Polino et Pierre Zembri pour m'avoir confié une mission à la croisée des chemins dans le cadre de l'AHICF, qui m'a permis d'ouvrir ma réflexion aux modes ferrés lourds. De même que l'École française de Rome pour le séjour que j'ai pu faire à Rome afin d'y travailler sur tramways, autobus et *filobus*, tout en ayant à l'esprit les problématiques parisiennes.

La relecture de cette thèse a été assurée par Michel et Nicole Passalacqua. Je sais que cette tâche est longue et ingrate et je leur en suis donc particulièrement reconnaissant.

Enfin Tiphaine a supporté – dans tous les sens du terme – cette thèse, se laissant ainsi happer par l'histoire de la mobilité. Ce n'est que le début du voyage !

Pour me définir en tant qu'être humain, je reprends le définition d'Alexandre Vialatte : "l'homme est un animal à chapeau mou qui attend l'autobus 27 au coin de la rue de la Glacière." On peut être désespéré d'être humble, mais ça remet les choses à leur place.

Pierre Desproges
Libération, 3 février 1983

La ville, c'est d'abord de l'espace. Les hommes structurent cet espace en tous sens, en hauteur, en longueur, en largeur. Ils le peuplent de matériaux immobiles et visibles – immeubles et bitumes, signaux et éclairages – et d'objets mobiles et visibles – autobus, automobiles et tous types de deux roues. Ils en occupent aussi l'air de pollutions diverses, invisibles mais sensibles. La ville, c'est d'abord de l'espace, mais c'est très vite du temps. Le temps de vivre si notre santé est menacée par les éléments toxiques. Le temps de se remuer, de se déplacer, d'entrer et de rentrer. La ville nous ramène toujours aux corps.
[. . .] Les transports urbains concernent les corps humains qui ne se laissent pas réduire au virtuel. Ils agencent leurs relations dans l'espace en organisant le temps de vivre. Dans la ville, contrairement au pseudo "village mondial ou global", le corps résiste et s'impose. Le corps occupe ou libère notre temps. Le corps coûte et le corps souffre.

Alain Etchegoyen
Transports urbains : quelles politiques pour demain ?, Paris,
Commissariat général du plan, juillet 2003, p. 5

La ville nous concerne et nous parle à double titre : archéologique et téléologique

---

Pierre Sansot
Poétique de la ville, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris,
Payot & Rivages, 2004, p. 73

Sommaire

Sommaire 7

Introduction 11

Introduction 13

Chapitre préliminaire – *L'omnibus du boulevard*, un prolégomène micro-historique à l'histoire de l'autobus parisien 37

Première partie
De la Belle Époque à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, un omnibus motorisé 97

Chapitre 1 – Innovation, concurrence et émulation dans la mobilité parisienne, de l'ouverture du métro en 1900 à la veille de la Grande Guerre 99

Chapitre 2 – De la Grande Guerre aux Années folles, la constitution de l'autobus comme système moderne 191

Chapitre 3 – Les années 1930, triomphe trompeur de l'autobus ? 265

Deuxième partie
L'autobus de la Deuxième Guerre mondiale aux Trente Glorieuses, du parent pauvre au *métro de surface* ? 365

Chapitre 4 – L'autobus face à la Deuxième Guerre mondiale ou les aléas d'un mode souple 367

Chapitre 5 – Le thème de l'enlisement ou le divorce entre autobus et modernité au cœur des Trente Glorieuses 423

Chapitre 6 – Le résistible déclin de l'autobus parisien du milieu des années 1950 au milieu des années 1960 485

Chapitre 7 – Autour de mai 1968, l'invention d'une nouvelle forme d'autobus 535

Troisième partie
L'autobus parisien ou les paradoxes de la souplesse 629

Chapitre 8 – Entre système et contraintes, un essai de modélisation de l'autobus parisien 631

Chapitre 9 – L'autobus, un caméléon complexé ? 687

Chapitre 10 – L'identité de l'autobus parisien, une plate-forme sur la ville 749

Conclusion 801

Conclusion 803

Sources et références 837

Sources 839

Bibliographie 857

Mémoire orale 899

Discographie 901

Filmographie 903

Netographie 905

Chronologie de l'omnibus et de l'autobus à Paris et à Londres (XIX^{e}-XX^{e} siècles) 907

Glossaire 911

Sigles 915

Conventions d'archives 921

Tables et index 923

Table des matières 925

Table des figures 939

Table des tableaux 949

Index 953

Annexes 971

Données 973

Graphiques complémentaires 1025

Textes 1051

Illustrations 1127

Compléments 1175

Introduction

Introduction

Observons cette image (voir fig. 1, p. 13). Que représente-t-elle ? Où se situe la scène ? Quand la photographie a-t-elle été prise ? Un rapide coup d'œil suffirait à un spectateur français pour y reconnaître un autobus à plate-forme, qu'il identifierait immédiatement à Paris. Il situerait également rapidement cette scène historiquement, probablement entre les années 1930 et les années 1950.

Fig. 1 – A la Gare de Lyon, le bus *de Brassaï (1936-1937)*[1]

Prenant le temps de déchiffrer les signes écrits, il lirait la destination de l'autobus, la gare de Lyon ou le panneau indiquant l'itinéraire de la ligne, qui mentionne notamment l'Opéra. Sa première intuition géographique serait donc renforcée. Quant à préciser cette localisation, les immeubles haussmanniens et les lumières des enseignes l'aiguilleraient vers les boulevards parisiens, cette image semblant être un idéal-type de ces lieux, impossible à situer plus précisément sans indication extérieure. L'observateur détaillerait également les tenues vestimentaires des voyageurs, le port systématique du chapeau l'incitant à

[1] MNAM, AM 2003 5(11).

confirmer son intuition sur la date. Seul un connaisseur plus averti du monde de l'autobus parisien pourrait déceler la piste que constitue l'indice de la ligne, AK, lisible sur la plaque indicatrice, et ainsi écarter une datation postérieure à la Deuxième Guerre mondiale, lorsque les indices sont passés des lettres aux chiffres. Un regard à la légende permettrait de lever les derniers doutes : ce cliché du photographe Brassaï a été pris à la gare de Lyon à Paris en 1936-1937.

L'autobus à plate-forme joue bien ici le rôle de signe de Paris et d'une époque. L'autobus et Paris se sont donc suffisamment liés et influencés pour que l'évocation de l'un renvoie à celle de l'autre. Du moins dans le sens que nous avons ici évoqué. Il existe donc bien une identité spécifique à l'autobus parisien qui en fait le signe de la ville qu'il sillonne. La question n'est pas de savoir si les signes qui aident un observateur à identifier une ville et une époque à partir d'une image sont reconnus dans leur exact positionnement géographique ou temporel, mais plutôt de constater qu'ils peuvent évoquer un monde aux contours plus diffus. L'observateur peut ainsi croiser différents signes, comme ici le tissu bâti et l'autobus, pour affiner le positionnement de l'œuvre dans un repère spatio-temporel.

Jugée dès lors cohérente, puisque les différents signes visibles le sont, l'image est identifiée comme une scène courante. Il n'en aurait peut-être pas été de même si ce même autobus avait été photographié au pied de *Big Ben*, les signes entrant là en contradiction. Cette vue courante permet d'avoir accès au fonctionnement d'un système, celui de l'autobus. En effet, une fois franchie l'étape de l'identification des lieux et de la période, l'observateur, se poserait des questions sur ce qui se trouve ici en jeu. L'image présente des voyageurs, à bord d'un autobus ou en train d'y monter sous le regard d'autres passagers et du receveur, que son uniforme suffit à désigner. Le lieu de passage, la plate-forme, semble également être un lieu où l'on peut rester, comme l'illustre un passager accoudé vers l'extérieur et comme le confirme l'indication « *4 places debout* » inscrite à l'intérieur de la marquise. Mais ne distingue-t-on pas plus de quatre personnes sur la plate-forme ? Résultat temporaire des flux d'échanges au point d'arrêt, ou situation plus stable d'une règle qui serait enfreinte ? Quel rôle joue donc le receveur ? Pourquoi la plate-forme n'accueille-t-elle que des hommes ? Quel est le choix qu'ont fait ces voyageurs de monter à bord d'un autobus ? Celui de ne pas se rendre à pied, en vélo, en voiture ou en métro à leur destination ? A moins qu'ils n'aient comme seule destination que cette plate-forme arrière et la vue qu'elle offre sur les Grands Boulevards, puisque tel est l'itinéraire de cette ligne AK (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) ? Autant de questionnements que fait surgir cette image d'un autobus à l'arrêt que seuls quelques voyageurs flous contribuent à animer, devant l'objectif du photographe.

En effet, c'est bien un système qui se donne ici à voir, c'est-à-dire un ensemble cohérent

d'éléments organisés destiné à une fonction définie, celle de transporter les citadins, avec ses règles, ses figures, ses habitudes, ses pratiques, ses propres images, sa face visible, ici représentée, et sa face cachée, dont l'existence vient vite à l'esprit, celle de la maintenance ou de la conception de l'offre. Par les signes qu'il émet, ce système se situe dans une ville et une époque particulières, dont il donne un certain reflet. Reflet perceptible dans la vitre du véhicule, mais surtout sur les personnes, attitudes et objets observables. Différents niveaux de lecture de l'image et différents degrés de connaissance du système permettent ainsi d'identifier l'existence d'un lien aux multiples facettes entre Paris et ses autobus, qui diffère de ce qu'il peut être dans d'autres villes et peut essentiellement s'expliquer par sa constitution historique.

L'autobus à Paris, un objet d'histoire ?

L'autobus n'est effectivement pas un mode de transport aux évolutions neutres et dépourvues d'incidences. Pourtant, il semble, à ce jour, encore mal connu et s'y intéresser peut encore surprendre. Pour simultanément comprendre cette position de l'autobus dans le champ des transports comme dans celui de l'histoire urbaine, il convient d'abord de définir ce qu'est un autobus, avant de se tourner vers l'historiographie disponible, qui ne peut qu'inciter à renouveler approches et problématiques sur l'histoire de la mobilité parisienne. Repartant de l'autobus lui-même, c'est en nous fondant sur la notion d'espace public et sur l'imbrication d'échelles intrinsèque à tout système de transport que nous proposons d'aborder notre objet.

L'autobus à Paris, du véhicule au système

Nous entendons ici le terme *autobus* au sens de véhicule automobile routier de transport en commun. L'adjectif *automobile* ne renvoie pas à la forme dominante de propulsion, fondée sur le moteur thermique, mais à l'autonomie du véhicule qui peut puiser son énergie de différentes sources : gaz, pétrole, électricité… Le qualificatif *routier* renvoie à l'infrastructure sur laquelle roule ce véhicule, doté de roues lui permettant de parcourir un itinéraire au revêtement variable mais qu'il n'est pas besoin d'équiper de rails ou d'autres dispositifs de guidage. Le lien entre l'autobus et l'espace public sur lequel il évolue est donc décelable dans la définition même du véhicule. Enfin, la notion de transport en commun est avant tout d'essence juridique. Elle se distingue par l'idée de divisibilité de la location du service et s'oppose en cela au fonctionnement d'un véhicule privé, d'une voiture de louage ou d'un taxi. Citons ici les termes de la circulaire du ministre des travaux publics du 16 juillet 1925 précisant cette notion : « *toute voiture louée tant à la place, et au premier occupant, est une voiture de transport en commun* » (voir p. 314).

Mais le cliché de Brassaï a déjà permis de mettre en avant l'existence d'un système

de l'autobus parisien, qui ne se résume pas – loin s'en faut – aux véhicules employés (voir fig. 1, p. 13). Ce n'est effectivement qu'en adoptant une vision large, incluant les différents composants de ce système, que nous pensons pouvoir formuler une compréhension de ce qu'a été l'autobus à Paris depuis le début du XX^{e} siècle, en nous fondant sur une modélisation. Les notions de réseau, d'infrastructure, de règle, d'organisation institutionnelle et de tarif entrent ainsi autant en jeu que l'image, dominante mais simplificatrice, du véhicule. Ce dernier n'est effectivement que la concrétisation, en un lieu et à un moment précis, de l'offre de transport que proposent les lignes interconnectées qui constituent le réseau d'autobus parisien.

Cette variété des constituants, qui ouvrent chacun une porte sur un champ historique particulier, comme l'histoire des techniques, l'histoire économique, l'histoire sociale ou l'histoire urbaine, invite à adopter pour l'analyse de cet objet le regard d'une histoire totale. Par exemple, comment comprendre la mauvaise image dominante des autobus dans le Paris des années 1960 sans analyser l'organisation financière de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et ses liens avec l'État, le manque d'innovation technique des véhicules alors en circulation, la soif de mobilité rapide de la société des Trente Glorieuses qui voit l'automobile individuelle se démocratiser, parmi d'autres objets de grande consommation, ou les priorités de la politique de planification urbaine, accordées à l'extension de l'agglomération en banlieue ? Ce n'est qu'en croisant différents champs, sans les délimiter *a priori*, que peut ressortir l'image la plus complète du rôle qu'a joué l'autobus dans la vie parisienne. Nous employons donc ici les méthodes de l'histoire totale, c'est-à-dire que nous ne refuserons aucun type de sources ou ne négligerons, consciemment, aucun aspect de notre sujet, au regard de notre propre problématique et dans le but d'en améliorer la compréhension. Dans ce sens, nous espérons dépasser le cadre classique d'une histoire de l'autobus parisien, qui s'est essentiellement fondée sur une approche technique et institutionnelle de l'offre de transport.

L'autobus parisien, parent pauvre de l'historiographie

S'intéresser à l'histoire des transports parisiens n'est effectivement pas nouveau. Le récit de la naissance des carrosses à cinq sols, épisode tenant lieu de préhistoire de l'omnibus, donc de l'autobus, et qui impliqua le philosophe Blaise Pascal dans la création d'un service urbain de transport en commun hippomobile au milieu du XVII^{e} siècle, est un classique régulièrement narré depuis le XIX^{e} siècle (voir p. 1175). De même que la naissance du métro en 1900 ou l'héroïsme des taxis de la Marne. Pour autant, une vision désagrégée de ce champ d'étude, mode par mode, incite à modérer ce constat. L'historien Mathieu Flonneau a ainsi pu incriminer le caractère vulgaire et petit-bourgeois supposé de l'automobilisme pour expliquer qu'il n'ait pas fait l'objet de travaux universitaires, tandis que les transports en commun, « *éminemment républicains* », ont bénéficié d'une

attention plus constante[2].

Au sein des transports publics, toutefois, la nuance est également de mise. Le métro a ainsi suscité des travaux historiques multiples, bien plus nombreux que ceux consacrés aux transports en commun de surface, d'ailleurs en proportion inverse de la conservation des archives de chaque réseau. Non que l'autobus n'ait pas intéressé chercheurs et auteurs, mais métro et, dans une certaine mesure, tramways ont la préférence des ouvrages consacrés au transport parisien. Il convient ici de remarquer que les rares études historiques centrées sur l'autobus sont essentiellement l'œuvre d'érudits, le plus souvent issus du monde des transports et non historiens de formation, à l'exception de la thèse que l'historien Mohsen Saffar Dezfouly a consacré à l'histoire technique de l'autobus en France[3]. Ce qui ne grève pas la qualité de leurs recherches mais explique qu'un point de vue technique domine cette littérature. Les auteurs sont des amateurs de l'autobus en tant qu'objet mécanique et s'intéressent particulièrement aux questions de matériel et aux caractéristiques techniques, souvent de façon extrêmement pointue. L'autre pan de la littérature historique consacrée aux autobus est celui qui ne lui est généralement pas exclusivement réservée. Il s'agit alors d'ouvrages plus généraux traitant de l'histoire des transports publics parisiens, donc, parfois par nécessité, de l'autobus. L'angle de vue est alors, en plus de l'angle technique que nous venons de décrire, celui des entreprises exploitantes par le biais des chiffres de fréquentation, des résultats financiers ou de la question récurrente de l'organisation et de la planification des transports parisiens. Nous pensons notamment, pour la deuxième moitié du siècle, aux travaux de l'historien Michel Margairaz portant sur la RATP[4].

Pour des raisons de sources, l'histoire des transports se réduit trop souvent à une histoire de l'offre de transport, centrée sur les compagnies, les agents, les institutions ou le matériel. La demande et la consommation du transport, plus difficiles à cerner, puisque plus diffuses, ne trouvent qu'une place réduite dans l'historiographie, alors que leur rôle dans l'existence des réseaux de transport est primordial et qu'elles ouvrent le champ d'une véritable histoire sociale de l'objet. Ainsi, à notre connaissance aucune étude poussée ne s'est intéressée à la place de l'autobus sur l'espace public parisien, à définir son identité, notamment au regard de la notion de souplesse, à sa place dans le jeu global de la mobilité parisienne, ou aux pratiques des voyageurs. La fresque historique probablement la plus complète sur les transports de surface, celle menée en 1956 par Louis Lagarrigue,

[2] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 12.

[3] Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, 2 vol. Plusieurs ouvrages consacrés aux autobus parisiens ou français sont des suites de fiches sur chaque type de véhicules qui pointent rarement les évolutions de temps long en la matière (voir par exemple Belu (R.), *Les autobus parisiens*, Paris, J.-P. Delville, 1969, 212 p. ou Coullaud (C.) et Tilliet (D.), *Soixante-quinze ans d'autobus en France*, EPA, 1979, 215 p.).

[4] Voir Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, *passim*.

alors directeur du réseau routier à la RATP, retient avant tout la succession des lignes, des matériels et des institutions, en adoptant un regard souvent positiviste[5]. Mais la ville en tant qu'espace physique animé par une population susceptible d'interagir avec cet objet n'est pas réellement présente dans cette étude. Seules des cartes des réseaux à différentes époques, très précieuses au demeurant, témoignent d'une certaine confrontation de l'autobus et de la forme urbaine, qui constitue, de notre point de vue, un élément problématique central.

Espace public et imbrication d'échelles sur le territoire parisien

Nous entendons ici nous attacher à l'autobus, pris comme un objet technique donnant lieu à des pratiques sociales dans un contexte urbain, sur un territoire restreint, Paris, de l'aube du XX^{e} siècle au milieu des années 1970. Compris comme un système, il n'est qu'une clé d'entrée visant à étayer une compréhension plus globale du fait urbain dans le Paris du XX^{e} siècle. Par sa place sur la voirie, dans le partage modal, c'est-à-dire dans la répartition quantitative des déplacements entre les différents modes disponibles, les logiques industrielles, la culture parisienne ou les institutions, l'autobus nous semble effectivement être particulièrement pertinent pour saisir les tensions s'étant exercées dans le domaine de la mobilité urbaine sur une période qui a vu sa naissance, son apogée, son enlisement et son éternel retour, sinon sa disparition.

Si notre sujet se centre sur l'autobus et ses différentes déclinaisons, il vise à le saisir dans la complexité de son environnement, c'est-à-dire sur l'espace public[6]. Cette notion, essentielle pour l'urbanisme, ne renvoie pas pour autant à une définition parfaitement établie. Les différentes approches possibles du terme font naître une certaine confusion qui peut s'avérer porteuse de richesse mais n'est pas sans danger[7]. Considérons celle que proposent les spécialistes de l'urbanisme Françoise Choay et Pierre Merlin dans leur *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* en 1988 : « *l'espace public est la partie du domaine public non bâti affectée à des usages publics*[8]. » Elle témoigne d'une restriction particulièrement sévère de la notion permettant, il est vrai, d'en éviter le côté fourre-tout. Sans prétendre revoir cette définition, il convient de confronter rapidement différents points de vue sur la notion, sans nous cantonner aux simples aménagements physiques, relevant pour leur part de ce *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*.

Ainsi, par exemple, le point de vue juridique, attaché à la domanialité foncière, le définit par négation : appartient à l'espace public ce qui ne relève pas de l'espace privé. Le

[5] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, 4. vol.

[6] Sur l'espace public à Paris, voir notamment Texier (S.), « Le vide et le plein ? Paris… », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, pp. 8-16.

[7] C'est ce que constate, en 1988, le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* : « *d'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse* » (Choay (F.) et Merlin (P.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988).

[8] *Idem.*

document de référence est alors le cadastre qui attribue ainsi, du moins en théorie, à tout espace cette propriété. Mais cette approche ne saurait être suffisante, notamment dans le monde du transport qui connaît des régimes, comme celui de la concession, où intérêts publics et privés sont entremêlés et où le public à bord est accueilli sur un espace privé, celui des véhicules. Une première voie d'extension de la notion peut être cherchée en se plaçant du point de vue du citadin confronté à la forme même de sa ville. L'espace public se comprend alors comme l'ensemble des espaces aménagés pour accueillir du public, indispensables au fonctionnement de cette ville. Le propriétaire des lieux s'efface donc face aux pratiques attendues ou qui se développent de fait. La notion d'espace public peut aussi être étendue dans un contexte plus large, qui est celui de l'analyse historique, économique et sociale, et où elle est entendue comme support des activités d'une société. Support physique, c'est alors le cas des aménagements urbains, mais aussi support des idées, discussions, échanges qui animent une société. Cette acception a été largement développée par le philosophe Jürgen Habermas, en particulier dans le cas de la presse et de l'opinion[9]. Dès lors l'espace public devient l'espace de médiation existant entre l'État et la société, espace où s'affichent les opinions, se confrontent les idées et se bâtissent des images sociales. La pertinence d'une acception large de cette notion dans le cas des transports publics a d'ailleurs été soulignée par l'ethnologue Marc Augé[10]. Notre analyse portant notamment sur l'espace public que constitue l'autobus en tant que véhicule, nous ouvrons également notre acception de ce concept à celle formulée par le sociologue Erving Goffman pour qui il s'agit d'un lieu où chacun est accessible aux perceptions de l'autre (voir p. 655). La ville multipliant les interactions, les rôles s'y reformulent continuellement et font de l'espace public un objet de grande fluidité, que ce soit sur la voirie, à bord même de l'autobus, ou dans les médias et débats.

Nous entendons ainsi employer la notion d'espace public dans les différentes acceptions qu'elle possède, celle de l'espace physique ouvert au public, quel que soit son statut juridique ou sa forme, bâtie ou non bâtie, et celle de l'espace virtuel, lieu où se rencontrent les idées par le biais de supports variés : presse, littérature, cinéma, documents techniques, plans de réseau... Pour autant, cet espace public n'est pas illimité, puisque notre territoire principal d'étude demeure Paris *intra muros*.

Notre propos ne peut bien évidemment pas faire abstraction du territoire dans lequel s'insère la capitale, notamment sa banlieue, et nous ne nous interdirons pas de traiter de l'autobus au-delà de *la zone* ou du boulevard périphérique si nécessaire. Pour autant, la coupure entre Paris et la banlieue paraît assez justifiée au regard de l'histoire des transports, aussi paradoxal que cela puisse paraître *a priori*. Pour des raisons essentiellement

[9] Habermas (J.), *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 1978, 324 p.

[10] Voir Augé (M.), *Le métro revisité*, Paris, Le seuil, 2008, pp. 61-62.

administratives, le réseau des transports de surface a connu et connaît encore une forte coupure aux portes de Paris : octroi jusqu'en 1943, monopole de l'exploitant en place sur le territoire parisien, contesté dès les années 1880, systèmes d'alimentation des tramways distincts à Paris et en banlieue, quasi-absence des lignes d'autobus reliant Paris et la banlieue depuis la Libération, existence d'un concurrent, le métro, essentiellement à Paris... La distinction n'est d'ailleurs pas uniquement liée à la question du transport en tant que telle. Elle touche aussi à la forme de la ville, la banlieue, au tissu urbain différent, étant capable de mutations plus rapides que Paris, et au rôle dévolu à l'autobus dans l'aménagement du territoire. Progressivement chargé de mailler des quartiers mal desservis par le métro et de proposer des itinéraires que le métro ne réalise que difficilement ou sur lesquels les flux sont très importants à Paris, l'autobus trouve un autre rôle en banlieue, celui de rabattre les voyageurs vers les infrastructures lourdes, trains, métro, puis réseau express régional (RER). La restriction au territoire purement parisien semble ainsi pleinement justifiée[11]. Autobus de banlieue et autobus parisiens sont bien deux objets différents. C'est du moins l'un des points que nous nous proposons d'étayer.

Notons toutefois que les questions démographiques, qui occupent une place importante dans notre champ d'étude, pour comprendre le lien existant entre extension des réseaux de transport et essor de la population, impliquent d'adopter une vision à l'échelle de l'agglomération[12]. D'autres considérations, comme celles portant sur la planification des transports et l'aménagement urbain sont également intrinsèquement liées à la métropole parisienne, au moins dans les problèmes posés sinon dans les solutions apportées.

Délimiter un territoire d'étude fait surgir la question des échelles. Considérer l'autobus comme un véhicule s'arrêtant à un point d'arrêt dans une petite voie parisienne, comme un réseau de transport capable de relier un point de Paris à un autre, comme un système impliquant jour et nuit des milliers d'agents ou comme un dossier financier, privé, départemental ou national, renvoie à des échelles distinctes, qui toutes ont pourtant leur pertinence. Pour concilier une variation d'échelle dont l'historien Jacques Revel a rappelé l'importance, notre analyse entend s'appuyer sur l'autobus lui-même en tant que prisme intégrateur de ces échelles, du fait de son ambivalence[13]. Il s'agit ainsi tout autant d'un élément de proximité que d'un élément d'un réseau tissé à l'échelle métropolitaine, d'un véhicule perdu dans la masse que du véhicule le plus imposant de la voirie parisienne. Nous

[11] Le choix de l'échelle de travail doit résulter d'une « *évaluation raisonnée du rapport entre sources et problématique* » (Baudoui (R.), Faure (A.), Fourcaut (A.), Morel (M.) et Voldman (D.), « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *Vingtième siècle*, vol. 27, n° 27, 1990, p. 103). Le travail sur l'autobus parisien constitue, de ce point de vue, une économie qu'une recherche dans les différents centres d'archives départementaux de la région parisienne n'aurait pas permise.

[12] La population parisienne, en expansion au cours de la première moitié du siècle, simultanément avec celle de la population de la banlieue, connaît un retournement dans la seconde partie du siècle, pour atteindre un niveau comparable de nos jours à ce qu'elle était en 1900 (2,2 millions d'habitants). Alors que la banlieue, au sein de laquelle il conviendrait de distinguer petite et grande couronnes, a, pour l'essentiel, poursuivi son expansion démographique.

[13] Comme il l'écrit, « *plus qu'une échelle, c'est [...] la variation d'échelle qui paraît [...] fondamentale* » (Revel (J.), « Micro-analyse et construction du social », *in* Revel (J.) (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, *op. cit.*, p. 36).

suivons ainsi l'idée de l'historien Bernard Lepetit selon laquelle aucune échelle ne s'impose *a priori* et qu'il convient donc d'étudier chaque phénomène à l'échelle qui semble la plus adaptée[14]. Les axes problématiques sur lesquels nous nous appuyons entendent ainsi concilier ces échelles en suivant une logique d'emboîtement.

Souplesse, espace public et mobilité : à l'origine de l'identité parisienne de l'autobus

Comme l'a écrit l'historien Michel de Certeau, « *le lieu de l'historien est ce qui rend possible la problématique et rend impossible certaines autres*[15]. » Notre objet, l'autobus à Paris au cours des trois premiers quarts du XX^{e} siècle, répond effectivement à une problématique qui serait peut-être moins adaptée pour d'autres villes ou à d'autres époques. Notre approche se présente sous trois volets. Le premier s'intéresse à l'autobus en tant qu'objet ; le deuxième à l'autobus sur l'espace public face aux autres modes de transport ; le troisième, enfin, étend la réflexion à la place de l'autobus du point de vue de la mobilité urbaine comprise de façon large. Nous formulons ici l'hypothèse que ces trois volets cristallisent les enjeux liés à la présence d'un réseau d'autobus à Paris et que, par conséquence, ils sous-tendent le jeu d'acteurs que donne à lire la chronique de ce mode au XX^{e} siècle et expliquent la constitution d'une identité particulière de l'autobus parisien.

Autobus et souplesse

Nous proposons d'abord de nous intéresser au lien qu'entretient l'autobus avec la notion de souplesse, voire, par extension avec celles de dualité et d'ambivalence. La notion de souplesse est effectivement sous-jacente à la perception et au fonctionnement du réseau d'autobus. Que ce soit du fait de son manque visible d'infrastructures ou de sa capacité supposée de pouvoir s'adapter aux évolutions de court et long termes de la ville, l'autobus à Paris se trouve au centre d'un discours le rapprochant systématiquement de cette idée, à tel point qu'elle semble constitutive de son identité, notamment au regard des autres modes. La souplesse serait donc une qualité de l'autobus, qui, soumis à des sollicitations diverses, saurait y répondre de façon rapide en se coulant dans le moule qui lui est imposé.

Cette idée de souplesse est très proche du concept d'adhérence introduit en 1993 par le spécialiste des transports Georges Amar, qui cherche à qualifier les relations entre chaque mode de transport et son territoire[16]. L'adhérence traduit la plus ou moins forte imbrica-

[14] Lepetit (B.), « De l'échelle en histoire », *in* Revel (J.) (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, pp. 71-94.

[15] de Certeau (M.), *L'écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 2002, p. 94.

[16] Voilà la définition qu'en propose Georges Amar :

> *Un premier principe de typologie des mouvements serait alors de les situer le long d'une échelle d'adhérence aux instances urbaines, allant de l'adhérence "terminale" (discontinue) à l'adhérence "longitudinale" (continue). A une extrémité de cette échelle on trouve le déplacement – dont la forme la plus pure est*

tion d'un système avec le territoire qu'il dessert, s'étendant d'une adhérence maximale qui est celle de la marche, le piéton sentant à chaque pas la voirie sous ses pieds, à une adhérence minimale, celle de l'avion qui n'offre un lien tangible avec son territoire qu'a chaque extrémité du vol, sans donner au passager la possibilité de sentir l'évolution de l'espace qu'il traverse. Une plus forte adhérence s'accompagne d'une plus grande possibilité de jouer avec le territoire mais également d'une plus grande contrainte dans la progression. L'autobus occupe sur cette échelle de l'adhérence urbaine une place médiane, qui dénote de son caractère ambivalent.

L'idée de la souplesse telle que nous l'entendons se fonde sur le concept d'adhérence tout en lui adjoignant une notion d'ambivalence. Effectivement, sous de multiples angles, techniques, sociaux et urbains, l'autobus navigue en permanence entre deux pôles opposés. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une ambiguïté, qui se placerait sur le champ moral, mais plus simplement d'une dualité de nature de l'autobus, qui sait s'adapter à des configurations variées de l'espace de voirie, de l'espace politique ou du champ modal, c'est-à-dire de l'espace du partage modal, sur lequel chacun juge de l'efficacité des modes et opte pour l'un ou pour l'autre, selon ses propres critères.

Par exemple, l'autobus comme véhicule recèle une dualité celle du dehors et du dedans. Entre l'impériale de l'omnibus, la plate-forme arrière des Renault TN, le poste de conduite du machiniste, longtemps resté dehors avant d'être *vestibulé*, l'autobus est initialement un objet ouvert sur l'extérieur, pris dans un mouvement de fermeture progressive[17]. D'ailleurs, une fois l'autobus clos, se pose de façon récurrente la question de ses fenêtres, si bien que la conception du véhicule doit toujours naviguer entre la protection des voyageurs et leur demande d'ouverture et de panorama sur l'activité de la ville, sans oublier le nécessaire dégagement du champ de vision du machiniste dont témoignent les fameux pare-brise *cylindro-cycliques* des autobus standards conçus dans les années 1960[18].

C'est donc par le concept de *souplesse* que nous réunissons adhérence et ambivalence

peut-être le transport aérien : rien ne "décolle" autant des lieux que l'avion, rien ne fonctionne davantage sur le modèle origine-destination, avec moins d'improvisation et de possibilités de "détours" (sinon sous la forme dramatique des "détournements"). A l'autre extrémité on trouverait la marche à pied, qui permet de changer de destination ou d'en inventer de nouvelles presqu'à chaque pas. [...] On pourrait donner à ces observations une certaine généralité : 1. Plus l'adhérence d'un mouvement à son environnement est ponctuelle ou discontinue (limitée à ses origines destinations ou à un petit nombre d'autres points) et plus son contenu propre, tant en termes d'activité qu'en termes d'espace, est lui même étranger aux lieux et activités qu'il relie. 2. Plus l'adhérence d'un mouvement est ponctuelle et plus ces points déterminent le mouvement ; alors que dans le cas d'un mouvement plus adhérent il peut y avoir une certaine détermination réciproque entre le mouvement et ce à quoi il conduit.

(Amar (G.), « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, juin-septembre 1993, pp. 140-151)

[17] Le terme *vestibulé* désigne les postes de conduite extérieurs qui ont été rattachés à la caisse de l'autobus et munis d'un pare-brise afin de protéger le machiniste des intempéries au cours des années 1930-1950.

[18] Au cours des années 1950, les discussions furent houleuses à propos des Chausson APU 53 dotés de baies oblongues à hauteur du regard des voyageurs debout. Le pare-brise cylindro-cyclique témoigne pour sa part de l'adaptation de la conduite aux améliorations de confort apportées à bord. L'amélioration de l'éclairage destiné aux voyageurs tendait effectivement à gêner les machinistes lorsque la lumière extérieure diminuait. En 1960, la firme MGT donna donc une forme elliptique au pare-brise, ce qui permit de supprimer cet effet néfaste (voir « Autobus Million-Guiet-Tubauto », *Autocar et cargo routier*, n° 324, octobre 1960, p. 69).

de l'autobus. Cette souplesse, qui semble être une qualité, présente elle-même sa propre dualité, en pouvant s'avérer être un grave défaut. Nous posons en effet l'hypothèse que la rigidité des systèmes de transport est bien souvent un avantage plus qu'un inconvénient. Autrement dit, plus un mode s'appuie sur des infrastructures lourdes, peu mobiles et chères, ou sur un *corpus* technique épais, plus il parvient à s'imposer. L'autobus, dépourvu d'éléments de rigidité visibles et palpables, se trouve ainsi marginalisé. Il ne requiert effectivement pas de voie spécifique, encore moins de rails, son réseau semble pouvoir évoluer au gré des besoins, ses lignes se résumant, *a priori*, à quelques abris, voire à quelques potelets qu'il suffit de déplacer sur la voirie. Cet exemple n'est que l'aspect le plus concret de la notion de souplesse.

La souplesse, qu'elle soit réelle ou fantasmée, mérite d'être analysée, de même que le discours que les acteurs portent sur elle. Elle nous paraît jouer un rôle crucial dans la constitution d'une identité spécifique de l'autobus parisien. Elle met d'ailleurs en jeu le rapport qu'entretient l'autobus au monde extérieur et notamment à l'espace public sur lequel il navigue.

L'espace public comme champ de bataille

Notre approche problématique ne se restreint effectivement pas à l'autobus mais s'intéresse plus largement aux différents modes de transport urbain et à leur présence commune sur l'espace public. Cette démarche s'inscrit dans une logique spécifique à l'autobus, dont le développement et l'exploitation sont largement influencés par l'existence d'autres moyens de transport. Ainsi, si l'étude du métro ou de l'automobile peut se comprendre en tant que telle, une étude sur l'autobus ne peut se mener qu'en prenant en compte ces autres modes, présents sur la chaussée, comme l'automobile, ou dans le choix modal ou les esprits, même inconsciemment, comme le métro. L'histoire de l'autobus est donc nécessairement une histoire multimodale, c'est-à-dire adoptant un point de vue ouvert aux différents modes de transport qui furent offerts aux citadins.

Notre hypothèse propose de considérer l'espace public comme un lieu ouvert aux conflits et alliances entre modes de transport, où se trouve évaluée la légitimité de chacun à occuper une partie de la chaussée commune, selon des critères relatifs, évoluant au cours du siècle et selon les points de vue. L'espace public est donc simultanément le champ de la bataille et l'enjeu de cette bataille, puisque les armes des protagonistes se résument à son marquage, son adaptation à ses propres besoins ou son orientation dans un sens plus favorable[19]. Si chacun doit ainsi tenter de se faire une place en façonnant l'espace selon

[19] Au XVIII^{e} siècle, le fouet servait déjà à marquer son espace (Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 67). L'idée d'un espace public comme champ de bataille est d'ailleurs illustrée par un chapitre de l'historien Paul Barrett a intitulé « *The Battle for the Streets* » et dans lequel il démonte les avancées de chaque mode sur différents champs pour se garantir un accès facilité à la voirie (Barrett (P.), *The Automobile and Urban Transit. The Formation of Public Policy in Chicago 1900-1930*, Philadelphia, Temple University Press, 1983, pp. 46-81).

ses besoins ou en s'adaptant à la forme de la ville, il peut également entrer dans un jeu d'alliances ou d'oppositions tacites ou explicites avec un autre mode.

Les relations entre autobus et automobile individuelle illustrent cette idée. Tous deux ont partagé de nombreux intérêts aux débuts de l'ère automobile, c'est-à-dire à une époque où l'un et l'autre avaient besoin d'aménagements spécifiques, d'une réglementation efficace et d'une banalisation de l'expérience automobile dans la population parisienne. Sans que cette idée soit réellement formulée, ils ont ainsi trouvé chacun un intérêt à ce que l'autre se développe, mettant les édiles parisiens devant la nécessité de faire évoluer les aménagements. Au contraire, le développement de la congestion, dès la fin des années 1930 et surtout au cours des années 1950-1960, fit se retourner les deux alliés l'un contre l'autre, l'autobus étant accusé de provoquer les embouteillages, avant d'imposer son propre espace, *via* le couloir réservé, véritable symbole du divorce. L'autobus serait donc passé du statut de champion à celui de victime de la pression automobile, avant d'en devenir l'un des pourfendeurs à la fin du siècle.

Ainsi, l'espace public de la ville constitue-t-il un lieu privilégié pour ce jeu entre modes, jeu fait de tensions, de rivalités et de concurrence, mais aussi d'émulation et de complémentarité[20]. En outre, ce jeu se poursuit également dans le débat public et les représentations, les choix politiques et d'investissement se faisant au profit de l'un et au détriment d'un autre, ou les potentialités de l'un étant souvent évaluées, même implicitement, en comparaison à celles d'un autre. Le cas le plus défavorable étant l'application d'une grille de lecture liée au métro ou à l'automobile pour évaluer la pertinence de l'autobus, cas fort courant au cours du siècle. Le choix des armes fait, en effet, également partie de la bataille.

Dans ce contexte, nous sommes d'avis qu'à chaque époque, un protagoniste tient le rôle du parent pauvre : mode décrié, à l'image négative ou tout simplement absent du débat et des enjeux urbains, mais pas nécessairement délaissé par ses voyageurs, il souffre de la comparaison avec les autres et n'a guère d'avantages à mettre en avant, du moins au vu de ce que la société de l'époque considérée juge comme étant avantageux. D'où une évolution également dans l'étiquette de parent pauvre, qui passe d'un mode à l'autre. Nous défendrons la thèse selon laquelle l'autobus a pu être le parent pauvre des transports parisiens à partir de la Deuxième Guerre mondiale et jusqu'à une période récente qu'il convient de cerner plus précisément. Succédant ainsi au bateau puis au tramway de l'entre-deux-guerres avant, peut-être, de laisser sa place à l'automobile.

Enfin, sur cet espace public, des échanges ont lieu, des transfuges peuvent être sui-

[20] Une approche de la voirie comme champ de bataille social est perceptible dans plusieurs travaux, notamment en sociologie (voir, par exemple, Boltanski (L.), « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, 1975, pp. 25-49). Voir aussi Castells (Manuel), La question urbaine, Maspero, 1972.

vis, des tentatives d'imitation sont identifiables. La configuration de l'espace public à un moment donné conduit les modes soucieux de leur survie à adopter les caractéristiques requises, qu'elles soient imposées par l'espace lui-même ou par un acteur dominant. Comme objet subissant l'influence de ses concurrents, l'autobus connaît donc des phases d'hybridation, au cours desquelles il adopte leurs qualités. La vie des objets de mobilité mérite ici d'être étudiée à l'image d'un bestiaire urbain, où les phénomènes de cannibalisme ne sont pas rares. Autrement dit, il est courant qu'un mode dévore l'autre, c'est-à-dire le force à adopter ses propres caractéristiques, au moins sur un plan particulier, tel que l'espacement des stations, la fréquence, les tarifs...

La description de telles relations n'est pas purement techniciste. Au contraire, à travers ces objets, ce sont bien des décisions, attitudes ou autres positions humaines qui se trouvent incarnées. Comme d'autres, les objets de transport ne sont que l'aboutissement d'une idée le plus souvent collective et se trouvent en perpétuelle redéfinition au fur et à mesure de leur utilisation par les voyageurs et agents. Nous nous inspirons ici des règles définies par le sociologue Émile Durkheim qui invitait à considérer les faits sociaux, ici les objets techniques, comme des choses[21]. L'autobus peut être analysé, ici, comme un fait social, dans la mesure où il se retrouve dans différentes sociétés tout en pouvant être distingué de ses manifestations concrètes contingentes et en contraignant la vie des individus. Ainsi, s'intéresser aux objets techniques ne signifie pas s'abstraire du milieu parisien, des désirs, des idées et des frustrations qui ont jalonné l'histoire de ceux qui ont participé à la vie de l'autobus depuis le début du XX^{e} siècle. En effet, les objets de mobilité sont avant tout des objets sociaux.

Mobilité, société et images de l'autobus

Notre dernier champ d'hypothèse se veut encore plus large en s'intéressant à la société parisienne au XX^{e} siècle dans son rapport à la mobilité. Nous nous inspirons ici du constat dressé par l'historien Jacques Le Goff, à l'invitation de la RATP : « *l'apparition des transports en commun [...] paraît être à la fois la conséquence et le signe de quelque chose de tout à fait essentiel et qui ne relève pas seulement de la distance mais aussi des rapports sociaux et des mentalités*[22]. » Ainsi la mise en place, au cours des XIX^{e} et XX^{e} siècles de transports urbains aux formes variées ne renverrait pas uniquement à l'impératif de parcourir quotidiennement des distances accrues par l'étalement de la ville, mais serait aussi le reflet d'une certaine société, capable de songer le transport en commun, tout en développant ce transport individuel par excellence qu'est l'automobile. Jacques Le Goff nous incite donc à poser l'hypothèse que les conceptions et aspirations d'une société

[21] Voir Durkheim (É.), *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Alcan, réédition, Paris, Presses universitaires de France, 2007, *passim*.

[22] Dekindt (J.) et Vignaux (G.), *Territoires, réseaux et mutations urbaines*, Paris, RATP, 1993, p. 4.

urbaine peuvent se lire, au moins partiellement, à l'aune des modes de déplacement qu'elle se choisit et de la place qu'elle leur accorde : les objets de mobilité agissent comme révélateurs des enjeux sociaux de leur époque. Comme l'avait remarqué dès les années 1840 le physiologiste Édouard Gourdon, « *faire l'histoire de l'omnibus, c'est faire l'histoire de la société*[23]. » Le phénomène de décalage temporel entre la décision technique, politique et technocratique et la réalité pour le citadin mérite toutefois d'être ici souligné, les ingénieurs et décideurs dessinant souvent un monde fantasmé qui, au mieux de leur point de vue, ne se concrétise que plusieurs années après son élaboration.

Nous nous fondons ici sur l'innovation et la modernité, donc également sur les retards et l'archaïsme, comme clés de compréhension des phénomènes urbains que nous étudions. Autant de notions qui nous semblent primordiales dans le cas de l'autobus, dont le renouveau est régulièrement annoncé, et qui constituent un élément d'éclairage essentiel, notamment rapporté à l'idée de cycle de vie de ce système[24]. L'innovation technique, celle du matériel roulant, trouve sa place dans l'étude de cet objet, dans la mesure où ses progrès et retards jouent un rôle essentiel dans la constitution d'une image de l'autobus, ce dernier sachant ou non en jouer. La généalogie d'une innovation peut d'ailleurs s'avérer complexe et traduire la considération que chaque acteur a de l'autobus et de ses voyageurs. Une innovation comme l'abri publicitaire concédé est ainsi le résultat d'un jeu tendu entre communes, voyageurs-électeurs, exploitant et fabricant de mobilier urbain, en quête de nouveaux marchés. Enfin, la mise en scène de l'innovation s'impose comme un facteur important pour comprendre le positionnement de l'autobus dans le jeu complexe des différents modes et la constitution d'images.

Cette idée repose sur l'existence, que nous nous attacherons à démontrer, d'un jeu d'interactions réciproques entre la ville et ses transports. La configuration du réseau viaire, par exemple, détermine pour partie, celle d'un réseau de transport, fût-il souterrain, comme le métropolitain, dont les lignes suivent les principales artères parisiennes. Inversement, et pour prendre l'exemple le plus simple d'interaction, la répartition des pôles d'un réseau de transport joue un rôle dans l'attractivité des différents quartiers et, par là-même, contribue à en définir l'identité[25].

[23] Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, Paris, Terry, 1841, p. 95.

[24] En témoignent, par exemple, les titres des paragraphes choisis pour relater l'histoire de l'autobus dans un document grand public produit par la RATP en 1998 : « *la remise en marche de l'après-guerre* », « *la RATP et le renouveau du réseau bus* », « *les nouvelles méthodes d'exploitation* », « *vers un nouveau réseau* » ... Autant de titres qui traduisent un certain malaise dans la relation de l'autobus à la modernité et à la nouveauté (*Le bus de l'omnibus au Trans Val-de-Marne*, Paris, RATP, Les cahiers de la mémoire n° 3, 1998, 16 p.).

[25] L'interaction peut également prendre la forme de relations entre l'exploitant, notamment la RATP, et la ville, comme l'a expliqué l'historien Antoine Prost :

> *L'histoire des rapports entre la RATP et l'agglomération qu'elle dessert ne se limite pas à son impact sur l'urbanisme ou l'urbanité. La RATP transporte les Parisiens ; ses usagers l'apprécient ou la critiquent ; ses wagons et ses bus, ses stations et ses arrêts, ses dépôts, ses ateliers, sont le théâtre d'incidents ou de fêtes, de drames ou de comédies. La ville vit au quotidien, avec ses rythmes journaliers, hebdomadaires, saisonniers, et cette vie imprime sa marque sur les rythmes de l'entreprise. [...] L'histoire du Paris de tous les jours, comme celle des journées où Paris fait l'histoire nationale, transparaît dans celle des transports publics*

(Zuber (H.) (dir.), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France*, Paris,

L'hypothèse est double et symétrique : à chaque société ses modes de transport ; à chaque mode de transport sa société. Tout en réservant une place légitime à d'autres formes de mobilité, voire à d'autres villes, nous n'entendons concrètement illustrer cette idée qu'en nous fondant essentiellement sur le cas de l'autobus et de la société parisienne, mais gageons qu'elle gagnerait à être étudiée plus largement. Qu'une société élabore ses propres moyens de déplacement est une hypothèse classique, puisque ces objets sont assurément le fruit d'une construction sociale et issus de choix politiques majeurs : réalisation du métro, du boulevard périphérique... En revanche, considérer qu'un système de transport puisse modeler la société qui l'a généré est plus original. En jouant sur le sens du terme *société*, nous pouvons d'abord poser l'hypothèse que chaque mode possède un public spécifique, notamment l'autobus, ce qui lui confère une pertinence particulière et suffit à justifier son existence, en tant que support de la mobilité de la société de l'autobus. Ce public est formé de voyageurs ayant leurs propres raisons, pas nécessairement partagées, d'appartenir à ce cercle, leur propre vision de l'autobus, voire leurs propres espaces à bord, la distinction s'opérant entre ceux préférant s'asseoir en 1re classe à l'avant du véhicule et ceux restant debout à l'arrière, soumis au vent extérieur. C'est donc une culture de l'autobus qui ressort ici.

En poussant notre logique, nous formons également l'hypothèse que l'existence de certains modes de transport, tel l'autobus, influe sur le développement et la forme de la société urbaine dans son ensemble. Autrement dit, qu'à travers une offre de transport, édiles ou exploitants peuvent chercher à façonner la demande de mobilité et ainsi orienter les choix de vie des citadins. Proposer des services desservant des lieux jugés comme digne d'intérêt le dimanche, comme les églises, châteaux et autres parcs de la région parisienne, ou chercher à réduire les comportements de fraude sont par exemple deux politiques qui présentent des fondements idéologiques. Partageant le jugement de Bernard Lepetit sur « *l'inanité qu'il y aurait à séparer l'étude des formes urbaines de celle des processus qui en règlent l'usage* », nous entendons ainsi montrer que le réseau d'autobus est un des éléments importants du fonctionnement de Paris, mais également de l'évolution de sa morphologie et de la vie de la société parisienne[26]. L'idée que nous tentons de démontrer est que l'autobus, en tant que mode de transport aux caractéristiques particulières, a pu trouver, dans certaines configurations historiques, une assise favorable, notamment au cours de l'entre-deux-guerres, puis de l'après mai 1968, tandis que d'autres époques l'ont plutôt malmené.

A ce niveau de lecture, centré sur les pratiques, nous proposons d'ajouter une analyse des représentations sociales à partir de l'idée que l'usage des systèmes de transport est

Publications de la Sorbonne, 1998, p. 349)

[26] Lepetit (B.), « Temps des formes, temps des usages », *Le courrier du CNRS*, n° 81, juin 1994, `http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/etudes.htm`.

largement déterminé par des raisons autres que techniques et pragmatiques, au sens où il ne s'agit pas avant tout de rallier un point à un autre en un temps minimum ou à un coût minimum. De même l'organisation de l'offre de transport fait essentiellement appel à l'image que l'exploitant se fait de ses voyageurs et de leurs besoins. La constitution d'images sociales nous semble donc expliquer une large partie des pratiques constatées en influençant le choix modal et l'offre proposée aux citadins. Le jeu est d'ailleurs à double sens puisque ces pratiques influencent à leur tour les images. C'est l'interaction entre offre et demande qui se trouve ici interrogée. Ainsi, notre idée est de dénouer cet écheveau et d'expliquer la constitution, l'évolution et les fondements des images sociales successives de l'autobus et de comprendre les raisons de le prendre ou de ne pas le prendre. Nous suivons ici l'invitation du philosophe Pierre Sansot : « *pour distinguer les lieux ne faut-il pas d'abord travailler sur ce qui les sépare dans l'imaginaire, dans leurs prolongements ?*[27] »

La compréhension des systèmes de transport passe effectivement par l'analyse des mythes qu'ils ont suscités. L'autobus, comme d'autres, a donné lieu à des récits, des idées et des légendes, nés d'une configuration historique particulière, puis repris par d'autres cercles, transformés, alimentés par de nouveaux éléments, avant finalement de s'éteindre. Ces mythes, dont les principaux nous semblent être celui du Madeleine – Bastille et celui de la plate-forme arrière, sont l'expression d'une interaction ténue entre Paris et ses autobus.

Organiser, croiser et éclairer : quelques précisions

Avant d'ouvrir l'étude microhistorique de la ligne Madeleine – Bastille, en guise de prolégomène à l'histoire de l'autobus parisien, il nous faut préciser l'organisation de notre analyse, ainsi que le choix que nous faisons de rapporter cette histoire à celle de l'autobus londonien. Enfin, nous livrons également quelques rapides éléments institutionnels, permettant d'avoir un aperçu de l'histoire des transports parisiens, non qu'ils soient les plus importants de notre développement, mais ce sont ceux auxquels les références peuvent être les plus obscures.

Chronique et analyse structurelle de l'autobus à Paris

Notre propos entend démontrer l'existence de deux configurations historiques successives, celle d'un autobus s'imposant progressivement dans le paysage parisien jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Puis celle d'un autobus réduit au statut de parent pauvre, dominé concrètement et dans les esprits par ses concurrents, qu'une décennie de réformes du milieu des années 1960 au milieu des années 1970 parvient à redresser. Le plan que nous avons adopté reflète donc cette analyse. Après une monographie microhistorique de la ligne Madeleine – Bastille, visant à expliciter les enjeux de la présence de l'autobus en

[27] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 37.

ville, notamment grâce à la notion de mythe urbain, nous proposons donc un développement chronologique en deux temps. Pour chacun d'entre eux, tout en suivant l'évolution de la place de l'autobus sur l'espace public parisien, des thèmes spécifiques, plus particulièrement cruciaux pour la période, sont abordés. Le découpage retenu se veut simultanément pertinent pour les différents volets de cette histoire et pour ceux de l'histoire urbaine de Paris.

Nous ouvrons notre réflexion en 1900, date de l'inauguration du métro, qui symbolise notre idée d'influences réciproques entre les modes, puisque l'arrivée de ce nouveau venu dans le paysage modal parisien est décisive pour le destin de l'omnibus hippomobile qui se transforme alors en autobus. La première charnière que nous avons retenue est la fin des années 1930. Elle correspond à un certain apogée de l'autobus, non exempt de difficultés et défauts, mais pleinement intégré à un système automobile en développement depuis le début du XX^{e} siècle[28].

Deuxième moment chronologique, celui qui court de la fin des années 1930 au milieu des années 1970. L'autobus entre alors dans une période sombre, d'abord pendant la guerre, puis au fur et à mesure que Paris connaît une phase de croissance économique soutenue lui permettant de s'équiper en automobiles et d'aménager son territoire, en laissant de côté son réseau d'autobus. Mais cette course en avant se heurte finalement aux difficultés, dont le mauvais état du réseau d'autobus n'est qu'un symptôme. L'année 1968 est alors la plus significative d'une décennie de réformes extrêmement importantes pour le devenir de l'autobus, entre 1964 et 1975, mais surtout l'incarnation d'une rupture dans les rapports de la société française aux questions de vitesse, de mobilité et d'habitudes de vie en ville. Le début des années 1970 marque également la disparition de la plate-forme arrière, objet-clé de la compréhension du système de l'autobus parisien tel qu'il s'est imposé depuis ses débuts à l'aube du XX^{e} siècle.

Il eût été intéressant de poursuivre notre développement chronologique au-delà des années 1970, mais ce sont alors les sources qui changent. Non qu'elles manquent, mais leur nature diffère du fait de l'impossibilité d'accéder aux types de sources disponibles jusqu'aux années 1970. S'insère alors une hétérogénéité qui peut altérer l'unité du travail chronologique. De même, les archives du XIX^{e} siècle sont nettement moins fournies que celles que nous avons utilisées pour les périodes plus récentes. Toutefois, nous ne nous interdirons pas, le cas échéant de déborder de ces bornes chronologiques, notamment pour comprendre la genèse du réseau d'autobus, à l'époque hippomobile, et pour souligner des phénomènes de long terme que les évolutions plus contemporaines rendent encore plus visibles.

[28] L'année 1937 voit rouler le dernier tramway à Paris, les autobus assurer une desserte efficace de l'Exposition internationale des arts et des techniques de Paris et leur fréquentation atteindre leur maximum historique sur l'ensemble du siècle, dépassant le milliard de voyageurs.

C'est effectivement à une synthèse thématique sur le temps long que nous consacrons la dernière partie de notre développement[29]. A l'aide d'une grille de lecture systémique, un modèle permettant de discuter des différentes forces auxquelles l'autobus parisien se trouve soumis, nous entendons mener une analyse structurelle des relations entre l'autobus, l'espace public, les autres modes de transport et, plus généralement, Paris. C'est alors l'identité de l'autobus qui se dessine, celle d'un caméléon complexé, mais également d'un objet qui a su développer une culture particulière, héritée de celle de l'omnibus et influencée par l'automobile et le métro.

Une telle structure s'inscrit dans la logique braudélienne d'une « *pluralité du temps social*[30]. » L'événementiel adopte dans notre contexte un rythme extrêmement rapide, celui des trajets en autobus, de la circulation ou des accidents. Rythme rapide, certes mais également extrêmement répétitif, puisque telle est la loi de l'exploitation d'un réseau de transport public. Plutôt que d'y consacrer une étude spécifique, nous avons choisi de faire de ce rythme rapide un des éléments de notre analyse structurelle finale. Le second niveau d'analyse temporelle est celui des deux cycles conjoncturels qui nous semblent caractériser le développement de l'autobus à Paris au XX^{e} siècle. C'est à ce rythme que doit se parcourir la chronique présentée précédemment. Enfin, le troisième temps est celui de ces trois quarts de siècle, sur lesquels les éléments structurels ressortent, en tant qu'éléments invariants ou bien évoluant lentement mais capables de se retourner sur une telle échelle temporelle. Certes la longue durée que nous proposons est restreinte. Mais face à un événementiel extrêmement rapide, ne doit-elle pas savoir s'adapter ? Ces trois quarts de siècle nous semblent ainsi suffisants pour pouvoir disposer de séries quantitatives complètes et significatives. Et les évolutions du paysage modal parisien sont elles-mêmes suffisamment marquées sur cette période pour justifier un tel choix. Au contraire, l'échelle géographique de notre étude serait, à notre sens, trop limitée, si elle ne cherchait pas un pendant comparatif à l'histoire parisienne.

Le choix d'une histoire croisée : l'autobus londonien

Le choix d'un pendant comparatif répond à des critères de pertinence, de problématique et de sources. Pour être pertinente, une histoire croisée doit se fonder sur deux cas, certes différents, mais demeurant toutefois suffisamment proches pour devenir le support d'une comparaison. Rapporter le développement de l'autobus à Paris au cas de celui d'une agglomération qui différerait en tout, sur les plans géographique, historique, urbain et culturel, ne nous semble pas être véritablement enrichissant pour la compréhension de

[29] Ce type de structure est d'ailleurs celui adopté par le philosophe Olivier Razac pour dresser l'histoire d'un objet *a priori* aussi banal, malléable et peu coûteux que l'autobus, le fil de fer barbelé, qui est pourtant un objet de pouvoir (Razac (O.), *Histoire politique du barbelé*, Paris, La fabrique, 2000, 111 p.).

[30] Braudel (F.), « Histoire et sciences sociales : la longue durée, *Annales ESC*, n° 4, octobre-décembre 1958, réédition *in Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1984, p. 43.

cet objet, dans un contexte comme dans l'autre. L'existence d'échanges entre les deux villes, notamment en matière de transport, peut également venir alimenter la réflexion croisée, le cas de l'une devant permettre d'éclairer celui de l'autre. Ces considérations incitent donc à dresser une comparaison fondée sur un cas proche du cas parisien.

Le premier territoire sur lequel une comparaison semble possible est celui de la banlieue parisienne. En effet, notre propos entend cerner un objet spécifiquement parisien, en montrant d'ailleurs les différences fondamentales existant entre l'autobus *intra muros* et l'autobus *extra muros* (voir p. 338). La banlieue peut donc constituer un contrepoint évident. Autobus parisien et autobus de banlieue partagent d'ailleurs nombre d'éléments communs, de l'exploitant aux matériels, bien souvent identiques ou légèrement différenciés, sans oublier les voyageurs, qui sont en partie les mêmes, bien que les études menées depuis les années 1970 aient montré que l'autobus *intra muros* est essentiellement emprunté par les Parisiens. Toutefois, la banlieue est surtout un territoire d'où est absent le métro et où la densité d'habitation, d'activités et de transport est bien plus faible qu'à Paris.

Une telle comparaison semble donc prometteuse. Elle permettrait probablement de mettre en exergue les liens entre autobus, territoire et déplacements professionnels et les possibles effets structurants de ce mode, notamment lorsqu'il a ou non suivi le développement urbain de l'entre-deux-guerres en banlieue (voir p. 352). L'atomisation des recherches nécessaires, qui devraient s'appuyer sur les archives de l'exploitant mais également sur celles des communes et départements de banlieue, semble malheureusement difficile à mettre en œuvre pour un travail mineur visant essentiellement à offrir un contrepoint à l'autobus parisien. L'absence de bibliographie sur le sujet ne peut d'ailleurs qu'être ici regrettée.

Afin de mener une histoire croisée, nous aurions dès lors pu considérer une grande ville de province française, voire l'ensemble de ces grandes villes dont l'histoire des transports a été synthétisée par l'érudit Jean Robert[31]. Ce choix présentait différents intérêts. Il aurait permis de déceler le caractère véritablement parisien de notre objet d'étude en gommant l'effet de plusieurs facteurs nationaux, comme nombre de forces économiques, politiques et culturelles très similaires à Paris et en province, du fait d'une histoire commune au sein de la nation française.

En outre, les échanges entre Paris et les principales villes de province ont été nombreux, depuis la création des omnibus à Nantes en 1826 jusqu'à celle de tramways en site propre en région parisienne à la fin du XX^{e} siècle. Comme l'illustrent ces deux exemples, Paris n'a pas été uniquement exportateur en la matière, mais a su également s'inspirer des expériences provinciales les plus réussies. Néanmoins, c'est plutôt dans l'autre sens que les transferts semblent s'être le plus souvent opérés, les villes de province ne pouvant faire

[31] Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, *passim*.

abstraction des options retenues par Paris. L'adoption de l'autobus urbain, au début des années 1920, se fait ainsi sur l'exemple de la capitale, tandis que le démantèlement des tramways parisiens a entraîné celui des villes de province. Enfin, l'exploitant parisien a, le plus souvent, entretenu des intérêts en province, comme bureau d'études, exploitant, maître d'œuvre de projets...[32] Les liens entre Paris et la province ne sont donc pas inexistants et la formation commune des ingénieurs français, notamment des Ponts et Chaussées, n'y est pas étrangère.

Pour autant, le choix de comparer Paris à Lyon, Lille ou Marseille semblait difficilement justifiable, au vu des nombreuses différences de contexte, très importantes dans l'approche que nous avons adoptée, laissant une large place aux autres modes de transport et à la forme urbaine. La taille de l'agglomération parisienne, même si nous nous intéressons essentiellement à l'autobus *intra muros*, empêche de songer à une quelconque comparaison avec d'autres villes dont la zone urbanisée ou la population sont environ dix fois moins grandes. Alors que notre objet entretient une relation étroite avec la configuration du territoire, les distances à parcourir ou la densité des flux, de telles différences rendent rédhibitoires toute tentative trop poussée de rapprochement entre le rôle que tient l'autobus à Paris et celui qu'il joue ailleurs en France. De même, la densité d'activités et d'habitations parisienne, exceptionnellement haute *intra muros* du fait de l'haussmannisation, n'a pas d'équivalente française. Ces facteurs expliquent que les exploitants successifs du réseau de surface parisien aient d'ailleurs disposé d'un parc de véhicules bien plus fourni que ceux des grandes villes de province. Enfin, l'une des spécificités de la forme urbaine parisienne est également de distinguer très précisément Paris *intra muros* de sa banlieue, y compris dans la morphologie du tissu urbain, quand ceci est nettement moins marqué dans les cas provinciaux.

Le statut de capitale a également joué un rôle important dans l'histoire de la mobilité parisienne sans lequel, par exemple, les grandes expositions ne se seraient pas tenues et n'auraient donc pas suscité la dynamique dont les projets de transport ont régulièrement tiré profit. Les liens étroits entre les transports parisiens et l'État, notamment *via* les préfets de la Seine et de police, ne se retrouvent pas en province, où la figure du maire a incarné les intérêts locaux, comme le centriste Louis Pradel à Lyon et les socialistes Alain Chénard à Nantes ou Hubert Dubedout à Grenoble. Ces remarques sur le jeu d'acteurs empêchent de considérer le choix d'une ville de province comme fondamentalement plus pertinent que celui d'une ville étrangère. Elles renvoient également à l'autonomie de chaque ville, sur les plans administratif ou technique. Paris semble s'être sentie relativement indépendante du contexte national en matière de transport tout au long du siècle et il est rare que les acteurs parisiens se réfèrent aux cas provinciaux, leur préférant des exemples étrangers. En revanche, dans nombre de villes de province, le poids de l'exemple

[32] C'est notamment le cas de la STCRP, *via* le groupe Mariage, et de la RATP, *via* sa filiale SOFRETU puis SYSTRA.

parisien a exercé une influence fondamentale dans les choix opérés, à l'image de ce que fut l'haussmannisation, qui se retrouve par morceaux dans beaucoup de centres-villes provinciaux, après avoir été théorisée et expérimentée à Paris. La capitale comme modèle est donc là une donnée gênante pour mener une libre comparaison.

Enfin, c'est surtout par le paysage modal que les villes de province diffèrent intrinsèquement de Paris. Pour ce qui est de l'autobus, il est absent de ces grandes villes jusqu'au début des années 1920, puis ne connaît pas les mobilisations des années de guerre qui touchent Paris, et se trouve véritablement sacrifié au cours des années 1960, victime d'une motorisation plus forte qu'à Paris *intra muros*, avant de trouver un renouveau à la fin du XX^{e} siècle. Mais l'élément-clé mettant à bas toute comparaison trop poussée entre Paris et la province est l'existence du métro. Tout au long du siècle, ce mode de transport n'a eu de cesse d'influencer l'évolution de ce qu'a été l'autobus à Paris, dans la conception des édiles et techniciens, comme dans les pratiques des citadins. Aucune ville de province n'étant dotée d'un réseau ferré comparable, par son ancienneté, son extension ou sa densité, l'autobus y a occupé une place bien différente.

Notre choix est donc de dépasser le cadre hexagonal pour dresser une histoire croisée de deux villes aux nombreuses caractéristiques communes autant qu'aux différences marquées et qui ont entretenu une histoire d'échanges et de rivalités particulièrement riche : Paris et Londres. Effectivement, autant par ses caractéristiques urbaines que par son histoire, son statut de capitale ou les nombreux échanges qui ont alimenté ses relations avec Paris sur le plan des transports, Londres s'impose comme la référence pour mieux cerner la culture parisienne de l'autobus, au regard de ce qu'elle peut être sur un autre territoire. Prendre Londres comme point de repère est un grand classique des transports parisiens, et plus largement des études urbaines[33]. Depuis le milieu du XIX^{e} siècle jusqu'aux études les plus récentes sur les autobus de nuit, Londres a systématiquement fait figure de contrepoint de la politique parisienne des transports. Les acteurs de cette histoire ont toujours eu recours à l'exemple londonien pour relativiser le cas parisien, influencer telle ou telle décision, dénoncer une situation jugée inacceptable ou, au contraire, se targuer de l'excellence du système de mobilité parisien. Toutefois, si nous adoptons ici le point de vue des acteurs, c'est qu'il nous semble le plus justifié.

Les deux villes sont en effet les principales agglomérations européennes tout au long du XX^{e} siècle, loin devant Berlin ou Rome. Déjà au XIX^{e} siècle, elles s'imposent comme les métropoles qui donnent le rythme à la vie économique, politique ou culturelle de l'Europe entière, voire du monde, *via* les empires anglais et français. Leur essor est d'ailleurs largement comparable, même si Londres possède, au milieu du XIX^{e} siècle, une avance certaine, fondée sur une industrialisation précoce, sauf en matière de transports de surface.

[33] Sur les enjeux similaires à Londres et Paris, notamment depuis les années 1980, voir Giblin (B.), Papin (D.) et Subra (P.), « Paris/Londres : enjeux géopolitiques de villes capitales », *Hérodote*, n° 101, 2001, pp. 26-56.

La rivalité des deux capitales n'est d'ailleurs pas nouvelle ; tout juste atteint-elle un apogée avec l'organisation d'expositions universelles au cours de la seconde moitié du XIX^{e} siècle. Si le XX^{e} siècle s'ouvre à d'autres métropoles, notamment New York, pour Paris, la référence demeure très souvent Londres, et réciproquement. Les relations tendues qu'elles ont entretenues avec l'État sont également une caractéristique commune aux deux villes, que font ressortir les questions de transport[34]. Leur statut de capitale d'un État anciennement constitué et très centralisé plaide enfin en faveur d'un parallèle dressé entre les deux villes, dont les édiles n'estiment généralement pas avoir de rivale possible à l'intérieur de leurs frontières nationales. Des deux côtés de la Manche, les comparaisons ne s'entendent d'ailleurs qu'à l'échelle européenne, voire mondiale.

Si l'on excepte Moscou, la troisième grande métropole européenne, mais qui semble quelque peu en dehors des échanges habituels et dont l'histoire au XX^{e} siècle est très spécifique, Londres et Paris présentent effectivement les deux réseaux de transport les plus importants du continent. Le parc d'autobus londonien est ainsi le plus fourni sur l'ensemble du siècle[35]. Son métro est le premier à avoir été construit, en 1863, bien avant les autres métropoles mondiales[36]. Quant à Paris, cette ville présente le réseau de métro le plus dense du monde, possédant le plus grand nombre de stations en Europe, également ancien et ayant très vite atteint un stade de développement satisfaisant. Tout au long du siècle, son parc d'autobus la situe aussi aux avant-postes européens, juste derrière Londres. A ces éléments quantitatifs s'ajoute une relation commune régulièrement enrichie, si bien que l'histoire des autobus dans les deux villes offre de nombreux échos.

Les échanges d'idées et de capitaux, les voyages et études de chaque côté de la Manche ou la simple rivalité internationale ont en effet alimenté une histoire particulièrement riche, attisée par leur proximité géographique[37]. Les logiques de chaque réseau sont cependant très différentes et liées à la forme urbaine, à l'offre des autres modes de transport et aux traditions administratives distinctes. Il s'agit donc d'analyser comment chaque ville a répondu à des problématiques similaires, le transport de voyageurs, en développant ses propres outils tout en tenant compte de la réalité outre-Manche. La comparaison des deux villes a été systématiquement portée par différents acteurs, experts et élus. Autrement dit, nous défendons ici l'hypothèse que ces objets urbains locaux que sont les autobus sont, à Paris et à Londres, largement influencés par l'existence d'un autre réseau, de l'autre côté de la Manche.

[34] Sur le plan administratif, Londres est formée de 32 *boroughs* (quartiers) de taille comparable auxquels s'ajoute la *City* quand la région parisienne s'est trouvée, sous différentes formes, atomisée autour de Paris.

[35] Nous assimilons ici autobus et trolleybus, Londres ayant possédé le premier parc mondial de trolleybus au milieu du XX^{e} siècle (voir p. 284).

[36] L'importance et l'ancienneté des transports ferrés dans l'agglomération londonienne mérite également d'être ici soulignée.

[37] La Manche ne doit pas faire oublier que seuls 341 km séparent Paris de Londres.

Tutelles et exploitants, un rapide aperçu

Enfin, afin de fournir au lecteur quelques repères institutionnels propres au champ des transports parisiens, dans lequel nous naviguons ici, nous proposons deux schémas présentant chronologiquement, d'une part les autorités ayant assuré la tutelle de ce secteur, d'autre part les compagnies ayant eu la charge de l'exploitation des réseaux (voir fig. 2, p. 35 et fig. 3, p. 36). Notre analyse croisant nécessairement les différents modes de transport, nous avons fait figurer les tramways et le métro, aux côtés de l'autobus.

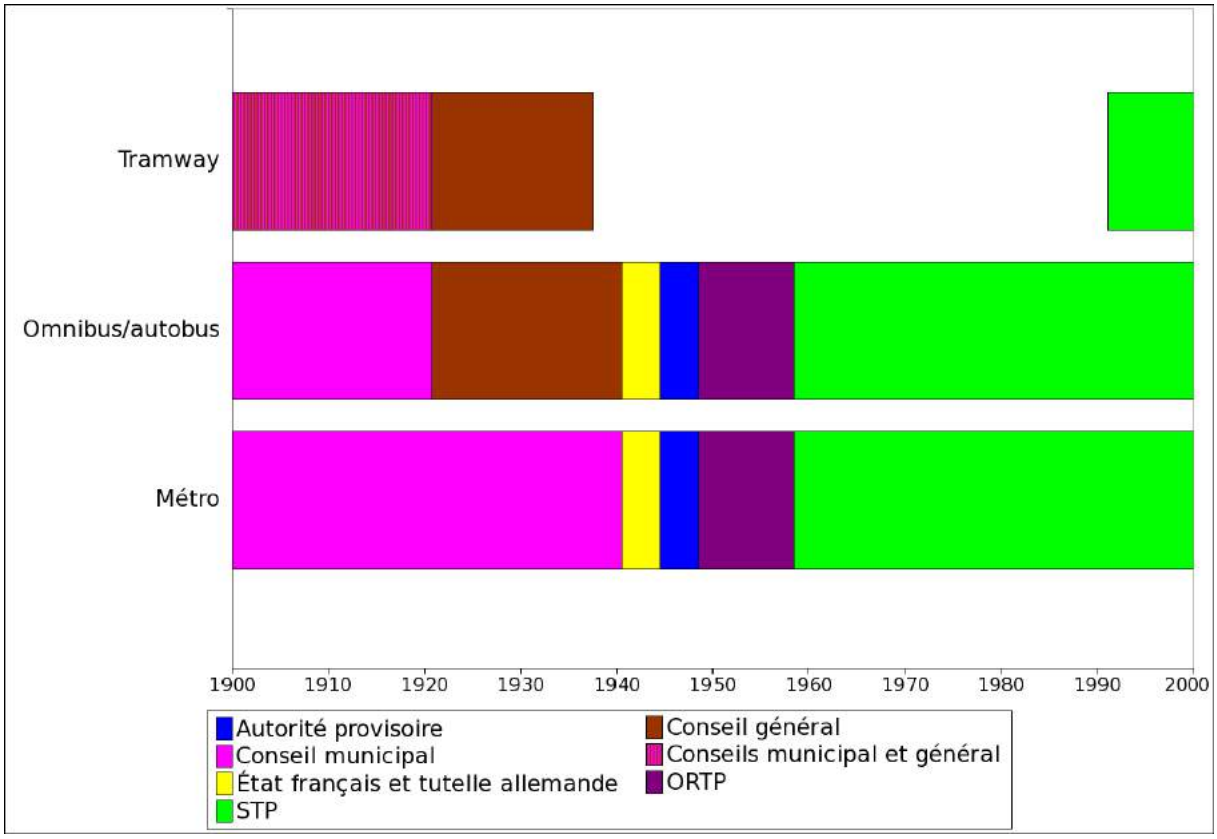


Fig. 2 – *Schéma chronologique des tutelles des réseaux d'omnibus, d'autobus, de tramways et de métro au XX^e siècle*

La tutelle du réseau d'omnibus puis d'autobus a d'abord été détenue par le Conseil municipal, la Compagnie générale des omnibus (CGO), société privée par actions, en étant concessionnaire jusqu'en 1920. Cette même autorité assura également la tutelle d'un réseau de tramways municipal, exploité de même par la CGO, tandis que d'autres compagnies privées de tramways tinrent une concession du Département de la Seine pour des réseaux situés majoritairement *extra muros*. Pour sa part, le métro fut l'œuvre du Conseil municipal qui en concéda l'exploitation à deux compagnies, d'abord à la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP), puis, parallèlement, à la Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, dite Nord-Sud, cette dernière étant finalement absorbée par la CMP en 1931.

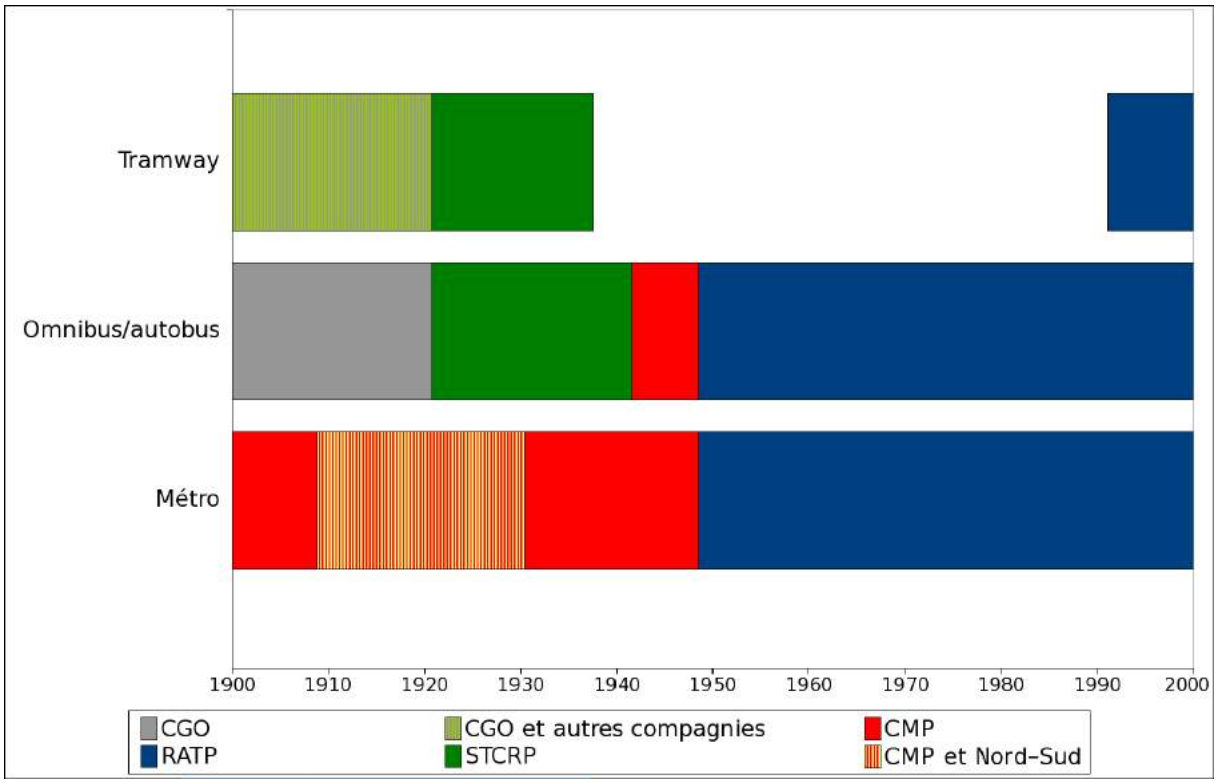


Fig. 3 – *Schéma chronologique des exploitants des réseaux d'omnibus, d'autobus, de tramways et de métro au XX^e siècle*[38]

Après la Grande Guerre, la situation impose une remise à plat du système des transports de surface qui débouche sur l'instauration d'une autorité organisatrice unique, le Département de la Seine, et d'une compagnie exploitante unique et privée, la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP), opérant en régie intéressée. C'est au cours de l'entre-deux-guerres que l'un des modes, le tramway, disparaît.

La Deuxième Guerre mondiale provoque à son tour de profonds changements dans l'organisation administrative des transports parisiens. Le gouvernement de Vichy en prend la tutelle sous contrôle allemand et décide de la fusion des transports souterrain et de surface sous l'égide de la seule CMP au 1er janvier 1942. A la Libération, une autorité provisoire est instaurée, avant la mise en place d'un nouveau duo au 1er janvier 1949. La RATP, entreprise nationale, assure l'exploitation de l'ensemble des réseaux sous le contrôle d'une nouvelle autorité organisatrice, l'Office régional des transports parisiens (ORTP), où siègent représentants de l'État et des collectivité territoriales. Ce dernier fut remplacé en 1959 par le Syndicat des transports parisiens (STP), aux pouvoirs renforcés et toujours dominé par l'État. En 1992, un nouveau type de tramways est inauguré et trouve logiquement sa place dans le jeu institutionnel aux côtés du métro et de l'autobus[39].

[38] Les dates extrêmes de mention des exploitants correspondent aux dates réelles d'exploitation des lignes et non d'existence des compagnies.

[39] Par souci de clarté nos schémas ne mentionnent par les cas de la ligne de Sceaux et du RER qui se raccrochent, pour l'essentiel, à celui du métro, la principale différence étant l'exploitation mixte entre RATP et SNCF du RER.

Chapitre préliminaire *L'omnibus du boulevard*, un prolégomène microhistorique à l'histoire de l'autobus parisien

L'étude de cas n'entend ni fournir un exemple ni n'être qu'une illustration d'un système d'analyse historique. Il s'agit plutôt d'un récit qui interroge les théories. Suivant ici les idées développées par l'école microhistorique, notamment les historiens Jacques Revel et Carlo Ginzburg, nous proposons une entrée en matière casuistique visant à opérer une *tabula rasa* des éléments les plus connus de l'histoire de l'autobus parisien[1]. Non pour les réfuter en bloc, mais pour adopter vis-à-vis d'eux une nécessaire distance critique. L'étude d'une ligne d'autobus particulière, puisqu'il s'agit de notre optique, permet en outre de refléter de façon très concrète la complexité du sujet dans ses différentes facettes, mettant en jeu les multiples acteurs de l'univers de l'autobus à Paris et les nombreux enjeux qui s'y rattachent. Elle offre enfin la possibilité d'aborder une histoire dont les principaux éléments sont souvent connus, sous un angle particulier, non fondé sur une approche centralisée et plus à même de faire naître des idées originales, susceptibles d'être confrontées, par la suite, à une histoire plus globale des transports de surface parisiens.

Par l'étude du lien entretenu entre une ligne, son territoire, ses voyageurs ou son personnel et plus globalement la mystique urbaine, c'est-à-dire le sentiment exacerbé centré sur une représentation privilégiée de cette ligne, nous espérons montrer l'intérêt plus général de notre sujet autant qu'amorcer l'analyse de l'imbrication entre l'autobus et les différentes forces qui le contraignent. Notre problématique se concentre ici sur l'idée que l'autobus et la ville ont une histoire commune, faite d'interactions entre un mode de transport et son territoire. Réduire notre propos à une seule ligne ne doit d'ailleurs pas faire oublier que notre objet présente de multiples facettes. Partant du constat que toute étude d'une ligne serait un cas particulier et qu'aucun choix ne permettrait une quelconque généralisation des faits, nous avons délibérément retenu la fameuse ligne Madeleine – Bastille, qui semble être celle possédant la plus forte dimension symbolique, aux yeux des acteurs comme à ceux de l'historien, ce qui ne signifie pas que nous la jugions comme la

[1] Nous nous appuyons notamment sur les idées débattues lors d'une conférence commune de Carlo Ginzburg et Jacques Revel (« *La glose, le cas et la loi. Quelques réflexions sur la casuistique* », Université Paris VII Denis Diderot, 17 octobre 2006). Pour une approche théorique de la microhistoire, nous renvoyons à Revel (J.) (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, *passim*.

plus digne d'intérêt *a priori*. Signe de ce que cette ligne a de symbolique, le Madeleine – Bastille est exposé depuis 1934 au musée de la voiture à Compiègne où il représente les omnibus hippomobiles parisiens (voir fig. 4, p. 38)[2]. Il s'agit pour nous de cohérence avec nos problématiques et nos sources, puisque cette ligne confronte notre objet, l'autobus, à la figure typiquement parisienne des Grands Boulevards. C'est donc l'imbrication des images, celle de la ville comme celle de l'autobus, qui nous intéresse ici[3].

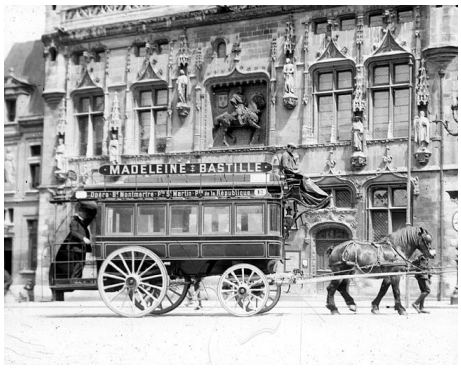


Fig. 4 – *L'entrée d'un omnibus Madeleine – Bastille au musée de la voiture à Compiègne probablement le 22 juin 1934*[4]

En tant qu'entrée en matière, l'étude de cas permet également, à notre sens, de présenter la diversité des sources sur lesquelles nous nous appuyons et d'ainsi donner un éclairage méthodologique. C'est pourquoi nous avons choisi de commencer cette étude par une présentation critique de plusieurs sources de différentes natures, afin de confronter le lecteur à la matière première de l'histoire urbaine contemporaine. Nos deux autres parties s'attachent à retracer une histoire de la ligne de la Madeleine à la Bastille, en analysant la dimension la plus riche de cette ligne, à savoir sa place au sein de la mythologie parisienne, et l'évolution de cette construction[5]. Rupture temporelle entre les deux, la fin des années 1930, marquant la disparition de la ligne Madeleine – Bastille, et l'entrée dans un nouveau régime mythologique, dans lequel l'objet qui alimente le mythe n'existe plus et ne connaît donc plus d'évolution, mais génère encore un flux de représentations.

Autant que faire se peut, nous avons restreint ici les sources écrites utilisées aux cartons concernant directement les lignes ayant desservi l'itinéraire[6]. Il s'agit d'un choix visant à montrer ce que reflète le *corpus* ainsi constitué, mais aussi à nous centrer sur notre

[2] La CGO en avait déposé une voiture au musée du cheval de Saumur, qui en a fait don au musée de la voiture et du tourisme de Compiègne en novembre 1928. Après avoir été entreposé aux ateliers Kellner de Boulogne-Billancourt à partir d'avril 1929, il fut transféré à Compiègne le 22 juin 1934.

[3] D'autres choix auraient sûrement été possibles. Avec deux optiques très différentes, citons une monographie de géographe, Capillon (M.), « Une ligne d'autobus parisien, le "84" », *La vie urbaine*, janvier-mars 1951, pp. 25-46, et une rétrospective historique d'un machiniste, Lamotte (B.), *Ligne 72 Point-du-jour. Son histoire des années 1900 à nos jours*, Paris, RATP, 2003, 55 p.

[4] MAP, APTCF 07 462.

[5] Pour une étude détaillée de la mythologie parisienne des XIX^{e} et XX^{e} siècles, voir Higonnet (P.), *Paris, capitale du monde : des Lumières au surréalisme*, Paris, Tallandier, 2005, 447 p.

[6] Les cartons concernés sont essentiellement les suivants : AP, Pérotin/10 331/56/1/154, 253 et 303 ; ARATP, 2R 153 et 200 ; ABUS, Ligne 20.

travail microhistorique sans interférer avec des éléments plus généraux. Nous avons retenu les lignes E, AK et 20 qui sont en effet les trois principales lignes ayant successivement correspondu à cet itinéraire des boulevards, de la Madeleine à la Bastille (voir fig. 5, p. 39)[7].

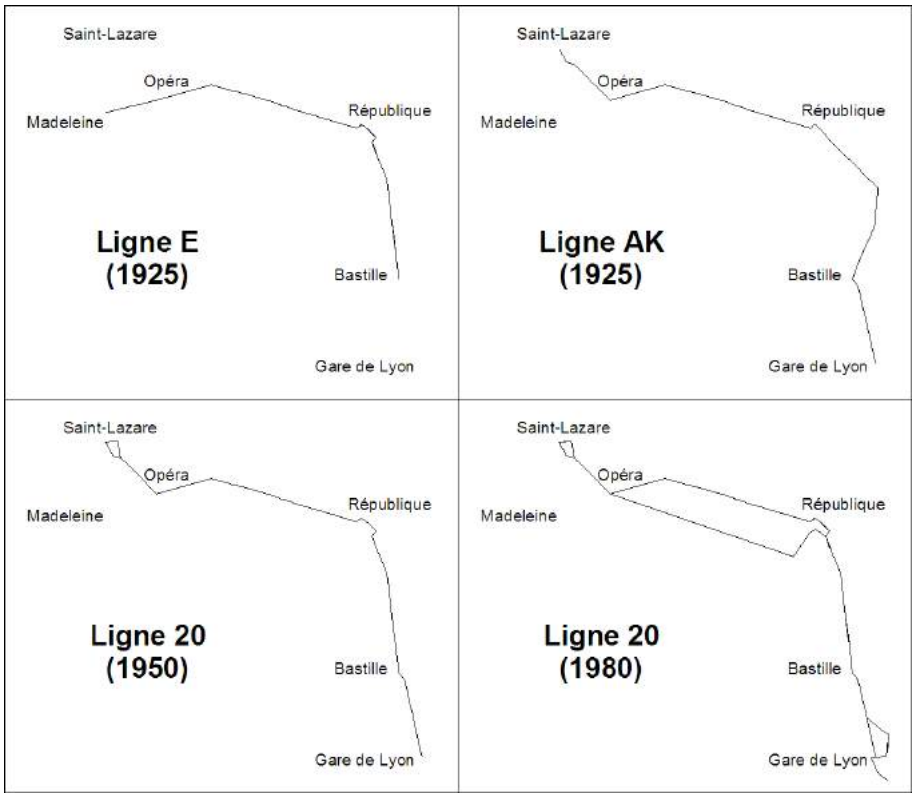


Fig. 5 – *Itinéraires des lignes E, AK et 20 à différents moments du XX^e siècle (échelle : $\frac{1}{88\ 000}$)*[8]

I. Quelques « *tableaux parisiens* » ou les différentes traces de l'autobus sur les Grands Boulevards[9]

Nous proposons ici un aperçu des différentes sources que nous avons pu analyser, qui sont autant d'éléments laissés par une activité particulière et révolue, celle du réseau d'autobus depuis un siècle, et permettent d'acquérir une *connaissance par traces*[10]. Quoi

[7] La ligne E a rallié la Madeleine à la Bastille *stricto sensu* du milieu du XIX^e siècle à la Deuxième Guerre mondiale. La ligne AK a rallié la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon de la fin du XIX^e siècle à la Deuxième Guerre mondiale également. Enfin, la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) peut être considérée comme la ligne ayant succédé à ces deux premières lignes de la Libération à nos jours.

[8] Itinéraire de la ligne E en 1925 : il s'agit de l'itinéraire classique du Madeleine – Bastille, par les boulevards ; itinéraire de la ligne AK en 1925 : il s'agit également de l'itinéraire traditionnel de cette ligne, différant de celui du E par ses extrémités et par le passage par le boulevard Richard Lenoir et non le boulevard Beaumarchais ; itinéraire de la ligne 20 en 1950 : itinéraire reprenant celui de la ligne AK mais qui a déjà subi une dissociation entre Saint-Lazare et l'Opéra ; itinéraire de la ligne 20 en 1980 : itinéraire avec une forte dissociation et une modification du terminus à la gare de Lyon. Pour une histoire détaillée des itinéraires des différentes lignes, voir Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006, *passim*.

[9] Titre d'une des sections du recueil du poète Charles Baudelaire *Les fleurs du mal* (Baudelaire (C.), *Les fleurs du mal*, Paris, Poulet-Malassis, 1857, réédition, Paris, Bréziat, 1936, pp. 147-190).

[10] Nous nous inscrivons ici dans le sillage de l'historien Marc Bloch et du philosophe Paul Ricœur reprenant l'idée de l'historien François Simiand selon laquelle l'historien n'a pas accès directement à son objet d'étude mais aux traces qu'il a

de plus éphémère qu'un voyage en autobus ? Sitôt fini, sitôt évaporé. Pour autant, le déplacement ne se fait pas sans support, notamment la voirie, sans connaissances, celles du voyageur comme celles du machiniste, sans matériels ou sans cadres. Ce sont autant d'exemples de ce que l'histoire offre comme traces. Les sources que nous présentons, dans leur variété, leurs richesses et leurs lacunes sont le reflet des multiples facettes de notre sujet[11]. Nous n'invitons donc qu'à une brève plongée dans ce monde des boulevards, par le biais de l'autobus, chaque source ne pouvant être ici que brièvement commentée, mais ouvrant une lucarne méthodologique et problématique sur la suite du travail. Nos documents se succèdent ici de façon chronologique, mais également thématique. Aux sources premières, au sens où ce sont celles disponibles immédiatement et diffusées le plus largement, que sont par exemple les récits et photographies, succèdent deux types de traces. Celles laissées par l'exploitant, que ce soit sa direction ou son personnel, d'une part ; celles laissées par les clients du système de l'autobus, voyageurs et décideurs politiques, d'autre part.

A. Fiction et images, des sources premières ?

Quels peuvent être les premiers signes que l'on perçoit d'un sujet microhistorique tel que le nôtre ? Avant de se confronter aux archives elles-mêmes, écrites ou orales, d'autres traces que laisse le Madeleine – Bastille parviennent à nos sens. Qu'elles soient croisées au fil de lectures, de brocantes, d'expositions ou d'autres manifestations, les sources que nous présentons en premier sont bien celles à l'origine de la démarche historique, du moins de la nôtre, donnant du sujet une représentation fictionnelle ou imagée, dont l'importance n'est pas qu'initiale mais doit être comprise tout au long de notre travail et alimente la recherche dans les dépôts d'archives.

Le Madeleine – Bastille hippomobile, une figure classique

Notre première source est ainsi un extrait du récit du militant communiste et pacifiste français Roger Hagnauer, *Deux jeunes Parisiens en l'année du premier métro*, paru en 1973 et dont la scène se déroule en 1899[12] :

> *Le père et le fils attendent l'omnibus Madeleine – Bastille. Ils ne sont pas seuls. En cette soirée d'octobre 1899, les gens qui sortent des bureaux [...] se disputent au carrefour les premières places à la station. Vainement, car plusieurs omnibus passent complets. L'un s'arrête enfin. Ses deux chevaux hennissent bruyamment, tandis que les taquine le fouet du cocher, qui les domine, presque debout sur son siège, et qui porte un chapeau de cuir tout rond, aux ailes relevées, orné d'un ruban d'argent.*

laissées (voir Bloch (M.), *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1949, réédition, 2004, p. 71 et Ricœur (P.), *Histoire et vérité*, Paris, Le Seuil, 1955, réédition, 1967, p. 29).

[11] Il eût été également possible d'envisager une histoire subjective, du voyageur ou du machiniste, de la place de la Madeleine à celle de la Bastille, à la manière de l'historien Alain Corbin (pour une telle histoire, voir Corbin (A.), *Le monde retrouvé de Louis-François Pinagot, Sur les traces d'un inconnu (1798-1876)*, Paris, Flammarion, 1998, *passim*).

[12] Hagnauer (R.), *Deux jeunes Parisiens en l'année du premier métro*, Paris, L'École, 1973, p. 16.

> *Enfin papa Bergheim et Robert ont pu grimper à l'impériale pour trois sous [(0,52€ de 2006)]. Robert s'amuse toujours à regarder les boutiques, les magasins et les cafés dont les façades s'illuminent brusquement d'un seul coup par la miraculeuse intervention de l'électricité.*
> *Gênés par les encombrements, les travaux [...], les chevaux avancent au pas. Robert a tout son temps pour observer la haute maison rouge du journal* Le Matin *où par les soupiraux on entrevoit les machines à imprimer – et surtout les larges portes des théâtres où il voudrait bien entrer [...]. Mais avant la place de la République, de ce ciel lourd d'octobre, tombe une pluie serrée et drue. Papa grognant de colère ouvre son parapluie qui accroche celui du monsieur assis de l'autre côté, dos à dos. [...] Heureusement on n'est pas très loin de la destination : la station de la rue Oberkampf. [...] Le receveur tire sur une ficelle ; le fouet claque et les chevaux repartent au trot : c'est que l'autre bout de la ficelle est noué sur la cuisse du cocher.*

Roger Hagnauer nous présente ici une fiction, la scène se déroulant avant même sa naissance. Ce texte est une bonne introduction à l'idée de traces fictionnelles du Madeleine – Bastille. Il en donne des éléments de fonctionnement à l'ère hippomobile, insiste sur les figures classiquement mises en avant, comme l'impériale et le receveur, et illustre l'inspiration qui peut naître de cette ligne particulière. Son caractère de fiction n'en fait pas une source secondaire, puisque même les archives qui semblent *a priori* les plus fidèles ne sont que des représentations de phénomènes, physiques, techniques, sociaux... L'œuvre littéraire présente l'avantage d'assumer pleinement cette part de reconstruction *a posteriori*. A l'opposé, la photographie semble être le témoignage mécanique d'une scène palpable. La situation est évidemment plus complexe, comme peut l'illustrer une carte postale.

La transition vers l'autobus, un changement visible avant 1914

La carte postale que nous présentons, intitulée « *PARIS – Carrefour des Bds Montmartre et des Italiens – La Station des omnibus* », offre une vue des Grands Boulevards au début du XX^{e} siècle au carrefour Drouot (voir fig. 6, p. 42). Notons d'abord qu'un bureau de la CGO, c'est-à-dire une station où l'on peut faire une correspondance entre deux lignes, constitue en tant que tel un motif de carte postale, dans un contexte, il est vrai, où cet objet est très populaire. La photo montre au premier plan deux omnibus, l'un arrivant à l'arrêt, l'autre en repartant. Différence flagrante entre ces deux véhicules, celui de droite est hippomobile, l'autre automobile. Cette cohabitation et l'indication *Bastille*, sur le premier, permettent de dater la photo entre 1907 et 1912[13]. Les autres véhicules visibles témoignent également de la transition entre civilisation du cheval et civilisation du moteur. Cette image met ainsi en avant la question des rythmes des transitions technologiques urbaines et va notamment à l'encontre de l'idée d'une transformation immédiate d'un parc de véhicules. L'innovation est un processus, non un état.

[13] Plus précisément, l'omnibus motorisé est un Brillié-Schneider P2, faisant partie de la première génération d'autobus, mise en service en 1906-1907. Au carrefour des boulevards Montmartre et des Italiens, il ne peut s'agir que de la ligne I (Place Pigalle – Halle aux vins), motorisée en 1907.

Fig. 6 – *Vue du carrefour des boulevards Montmartre et des Italiens vers 1907-1912*[14]

Il s'agit également de la vue d'une artère parisienne animée. C'est une image classique des boulevards, ce carrefour étant très souvent photographié, et un des principaux lieux de la circulation parisienne[15]. Au fond à droite, une horloge indique qu'il est 14 h 35 ; la foule, rentrée du déjeuner pris le plus souvent chez soi, s'active. La chaussée est relativement encombrée mais le paysage urbain est dominé par la masse des omnibus hippo- et automobiles, les deux du premier plan et les deux au second. Sur ces boulevards, d'origine plus ancienne, le paysage est bien celui de la ville haussmannienne dans toute sa splendeur : architecture réglée, foisonnement des arbres d'alignement, activités des commerces, cafés et restaurants... La circulation est chaotique, le bureau de la CGO se trouvant d'un seul côté du boulevard, ce qui force les omnibus à traverser la chaussée pour venir s'y arrêter. Les piétons, majoritairement des hommes, sont nombreux sur la chaussée même. L'omnibus domine ici le boulevard, reléguant au second rang les petits véhicules individuels et masquant presque complètement le trottoir sur lequel pourtant s'écoule un flux intense de piétons[16]. *Madeleine – Bastille*, ce sont des boulevards et un omnibus, de façon presque indissociable.

Enfin, cette carte postale nous renseigne aussi sur les pratiques de l'omnibus hippomobile, par l'observation de celui au centre de l'image. Le receveur, alors appelé *conducteur*, en costume irréprochable sur la plate-forme arrière, veille à la bonne arrivée de son cocher au bureau de correspondance. Ils sont d'ailleurs attendus par le contrôleur, debout

[14] CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921.

[15] Par exemple, deux photographies le représentent parmi les illustrations de l'ouvrage de l'historien et économiste Patrice de Moncan sur le sujet (de Moncan (P.), *Les grands boulevards de Paris, de la Bastille à la Madeleine*, Paris, Les éditions du mécène, 2002, pp. 83 et 87). C'est un des quatre points retenus par la Préfecture de police pour y faire des mesures de trafic dès 1881 (Flonneau (M.), « Circulez ! », *in* Landau (B.), Lohr (E.) et Monod (C.) (dir.), *Les grands boulevards, un parcours d'innovations et de modernité*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 2000, p. 100).

[16] L'envers du décor, c'est-à-dire la vue depuis le trottoir sur la station d'omnibus, a été peint par l'artiste Camille Pissarro, en 1897, depuis le *Grand Hôtel de Russie*, où il séjournait (voir fig. 215, p. 1151). On y voit également la foule amassée autour des omnibus et sur les impériales.

entre les deux omnibus, également en uniforme et casquette[17]. Un piéton suit l'omnibus hippomobile pour probablement y prendre place. En empruntant l'escalier montant à l'impériale, on découvre une dizaine de voyageurs assis dos-à-dos. Ce sont essentiellement des hommes de tous âges. Mais la présence de deux femmes à l'entrée de l'impériale retient l'attention. La concession de 1860 interdisait en effet aux femmes d'y prendre place en se fondant sur l'idée que les robes encombrantes des femmes retarderaient leur montée et leur descente dans l'escalier étroit et pénaliseraient d'autant l'exploitation, idée que sont venues renforcer des considérations de pudeur[18]. Rapprochée du dessin d'un « *omnibus à impériale accessible aux hommes seulement* » de la même époque ou d'une caricature du célèbre dessinateur Christophe représentant une impériale vue de haut uniquement occupée par la gent masculine, cette image pose ainsi la question des pratiques et de la transgression des règles[19]. Mais elle conduit également à s'interroger sur le caractère public et banal de l'autobus, un espace où peut s'exercer une logique ségrégative.

A ces sources sous forme de récits ou de clichés, souvent dispersées et qui réclament un travail d'identification parfois important, viennent s'adjoindre celles que les institutions elles-mêmes ont jugé susceptibles d'intéresser l'historien, puisqu'elles les ont conservées au sein de leur dépôt d'archives. Sources traditionnelles du travail historique, elles constituent le fonds le plus important de notre *corpus*. Mais soulignons ici qu'elles répondent elles aussi à une logique de représentation d'un phénomène, par exemple l'exploitation du Madeleine – Bastille, dont elles ne reflètent qu'un aspect, fût-il chiffré et aux apparences rationnelles.

B. Direction et personnel, les traces de l'exploitation quotidienne

Le premier groupe d'archives classiques que nous présentons relève de celles directement produites par l'exploitant du Madeleine – Bastille, que ce soit par les cadres et la direction de la compagnie en charge de la ligne ou par les agents eux-mêmes, qui trouvent des voies d'expression, telles que les pétitions.

L'adaptation de l'offre à la demande ou le quotidien du cadre d'exploitation

Cet extrait d'une proposition de la direction de la STCRP faite aux autorités préfectorales à la fin de 1922 traduit le rôle de la compagnie dans le processus de définition du

[17] A l'époque, la correspondance était autorisée entre omnibus, le contrôleur présent au bureau de correspondance devant alors délivrer un billet spécial au voyageur. Il était également chargé de distribuer les numéros d'ordre. Il ne contrôlait donc pas la validité des titres de transport des voyageurs en général.

[18] Selon la convention de 1860, « *il [...] est défendu [aux conducteurs] : [...] 6° De laisser monter les femmes sur l'impériale* » (article 16 de la concession du 18 juin 1860 accordée par la Ville de Paris à la CGO (AP, Pérotin/10 331/56/1/277)). Le fait a d'ailleurs frappé le philosophe allemand Walter Benjamin (Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le Livre des Passages*, traduction de Jean Lacoste, Paris, Le Cerf, 1993, p. 451). Certains ont pu penser qu'il fallait éviter de « *livrer à la curiosité des messieurs la suave apparition d'un morceau de cheville* » (Avisse (A.), « Adieu à Madeleine – Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939 (texte complet p. 1091)).

[19] CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921.

service sur la ligne qui reflète le souci quotidien des cadres d'exploitation d'adapter l'offre à la demande[20] :

> *L'examen détaillé des déplacements du public parisien, les dimanches et jours fériés de beau temps, démontre que de nombreux centres d'affluence très fréquentés ne sont pas desservis ces jours là par les lignes d'omnibus automobiles du réseau départemental parce qu'en semaine ils ne sont pas intéressés par les courants de circulation normaux.*
> *Aussi, la S.T.C.R.P. a envisagé la possibilité de modifier en conséquence le service de certaines de ces lignes en les déviant ou en les prolongeant vers des points spécialement fréquentés par les voyageurs du dimanche, de préférence aux parcours normaux.*
> *Dans cet ordre d'idées, la S.T.C.R.P. estime qu'il y aurait intérêt, pour le public et pour le Département, à prolonger la ligne E jusqu'à la Place de l'Étoile. [...] Ce service ne fonctionnerait qu'en cas de beau temps et selon des horaires variables avec l'affluence.*

Cette proposition s'inscrit dans le contexte de la régie intéressée accordée au sortir de la guerre de 1914-1918 à la STCRP par le Département de la Seine qui garde notamment la décision finale en matière d'offre de transport mais ne dispose pas d'un réseau d'information territorial aussi fin que celui de l'exploitant (voir p. 210)[21]. Par différentes propositions, suivies par les élus, la toute jeune STCRP s'engage dans une politique de diversification de l'offre commerciale, qui passe en l'occurrence par l'ouverture d'un service les jours fériés à destination de lieux de loisirs, comme l'Étoile. Au-delà de cette volonté de la STCRP d'augmenter sa clientèle, découlant du contrat la liant au Département, ce document reflète un certain esprit spécifique à l'exploitation du réseau d'autobus parisien[22]. Ouvrir un service saisonnier en fonction de la météo et dont les horaires s'adaptent en temps réel à la fréquentation traduit l'indéniable souplesse de ce mode, bien supérieure à celle des modes ferrés et finalement assez proche de celle de l'automobile individuelle[23]. Mais il s'agit également de viser une clientèle, celle des « *voyageurs du dimanche* », qui n'est pas habituelle, en vue de développer l'assise de l'entreprise autant, peut-être, que de ne pas cantonner le réseau d'autobus à un service perçu comme relevant des trajets professionnels. Dans ce processus, la direction de la STCRP tient un rôle-clé, au sein d'un jeu institutionnel où elle est incontournable. Mais l'exploitant ne se résume pas à la direction ni même à ses cadres ; les agents présents à bord de chaque véhicule entendent également peser sur les choix techniques et commerciaux.

[20] Note STCRP/DECE/246 du 20 décembre 1922 (ARATP, 2R 200).

[21] Le système de la régie intéressée est un système de délégation de service public dans lequel l'administration garde la responsabilité de la gestion du service, qui est assumée par une société rémunérée par des primes de gestion ou une participation aux bénéfices. Cette situation est intermédiaire entre une régie directe et une concession.

[22] La convention d'affermage de la régie intéressée prévoit une rémunération de la STCRP notamment fondée sur un pourcentage des recettes, d'où son intérêt à développer l'offre.

[23] Après autorisation préfectorale, ces prolongements furent ouverts « *l'après-midi et par beau temps* » à partir du 3 juin 1923 sur six lignes dont le E et connurent un vif succès (affichage public du 20 juin 1923 (ARATP, 2R 200)). Les autres lieux ainsi desservis étaient la porte Dauphine à l'orée du bois de Boulogne, le square Saint-Pierre à Montmartre et le Jardin des Plantes. Le service sur la ligne E fut jugé d'un « *excellent rendement* » par la direction de la STCRP (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 16 juin 1923 (ARATP, 2R 200)). Arrêté le 1er octobre 1923, il ne semble toutefois pas qu'il ait repris en 1924. Le Madeleine – Bastille, devenu E^{bis} (Étoile – Bastille) le dimanche après-midi, avait trouvé là une véritable parenté avec les services spéciaux de la STCRP qui, les jours fériés, emmenaient les voyageurs visiter châteaux de la Loire et cathédrales du bassin parisien.

Choix techniques, vitrine commerciale et remontée de l'information

C'est par le biais d'une pétition d'agents de la ligne E^{bis} datant du 3 mai 1932 que nous nous proposons d'illustrer cette idée[24] :

> *Monsieur le Directeur des Transports en Commun Région Parisienne*
> *Le personnel de la ligne E^{bis} dépot de St Mandé vient solliciter de votre haute bienveillance afin que vous puissiez donner satisfaction à ce qui suit...*
> *Le personnel désirerait que les voitures bandagés soient remplacées par des voitures à pneu.*
> *Dans les parcours Charenton-Écoles jusqu'à la Bastille les rues qu'empruntent les autobus de la ligne E^{bis} sont mal pavées : ce qui occasionne une grande trépidation aux voitures; cela nuit pour les sonneries; il arrive fréquemment que les voyageurs ayant sonné le machiniste n'entend pas et continue la marche (mauvaise impression des voyageurs.) Pour les receveurs le travail serait facile; en évitant la trépidation le service serait mieux fait et la fatigue que supportent les receveurs serait moindre.*
> *En attendant satisfaction veuillez agréer Monsieur le Directeur le devouement et le respect que vous témoignent les agents inscrits ci-dessous*

La pétition est une des voies d'expression du personnel parmi d'autres : presse syndicale, élus locaux... A l'image de la photographie ou de la plainte de voyageur, elle permet à l'historien d'accéder à une réalité quotidienne, celle de l'exploitation et de ses difficultés, que ne reflètent que trop partiellement d'autres sources, plus administratives. Ce texte frappe d'abord par son style, tout de révérence et de respect, que les agents de l'exploitation emploient pour s'adresser directement à leur administrateur-délégué, André Mariage.

Dans cette adresse au patron, le débat porte sur le passage aux pneumatiques (voir p. 233). Depuis leur motorisation, les omnibus roulaient sur bandages pleins en caoutchouc. Alors que l'automobile adopta très tôt le pneumatique, les problèmes techniques liés au poids et à la fiabilité des pneus n'incitèrent pas à une évolution aussi rapide sur le réseau d'autobus parisien[25]. L'enjeu est de taille pour les manufacturiers, ce marché

[24] ARATP, 2R 200. La pétition est signée par 10 receveurs et neuf machinistes.

[25] A ce propos, voir notamment Ribeill (G.), « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de

étant une vitrine importante alors que l'autobus est un des éléments de la modernité automobile. Michelin parvint à contraindre la STCRP à s'engager dans la transition vers le pneumatique à l'automne 1924 en se fondant sur les progrès réalisés par les pneus pour poids lourds depuis le milieu des années 1910 et, surtout, grâce à une campagne publicitaire redoutable mettant en accusation le confort des bandages pleins en s'adressant directement aux voyageurs (voir p. 234). Mais la revendication du personnel de la ligne E^{bis} témoigne de la lenteur d'application d'une telle décision puisque les véhicules de cette ligne sont encore sur bandages en 1932.

Elle s'inscrit en fait dans un processus long, obligeant la STCRP à faire des choix de priorité entre les lignes. La E^{bis}, branche ajoutée à la ligne E pour rallier Charenton, est, en l'occurrence, négligée. Précisons d'ailleurs qu'en 1932, les effets de la crise économique se font sentir sur la fréquentation du réseau et que son déficit est régulièrement dénoncé, ce qui rend la STCRP encore plus frileuse à investir sur une ligne dont la pérennité n'est pas acquise. Au-delà des enjeux de maintenance et de fiabilité, l'argument du personnel repose sur l'amélioration de ses conditions de travail et des éléments de politique commerciale, notamment la « *mauvaise impression des voyageurs* », qui rappellent le discours de Michelin. Ces éléments sont d'ailleurs confirmés par des plaintes de passagers, d'autant plus sensibles à la question que la ligne est exploitée pour partie en matériel à pneumatiques[26].

Ce texte permet donc de poser simultanément la question de l'adaptation de l'autobus à la ville, grand thème de l'entre-deux-guerres, et celle de la diffusion de l'innovation sur un réseau qui, du fait d'une lenteur des processus, se hiérarchise. Il pose également la question des dysfonctionnements, de leur signalement et des responsabilités. Sous cet angle, deux voix principales alertent sur les manques du système : le personnel, par ce type de documents, et les voyageurs, par des plaintes.

C. Voyageurs et décideurs, les traces laissées par les clients du système

Les voyageurs ne sont que l'une des deux figures de ceux que nous proposons de considérer comme les clients du système de l'autobus, c'est-à-dire ceux qui contre une rétribution, qui peut prendre diverses formes notamment pécuniaires, tirent profit de l'existence d'un service d'autobus. L'autre figure est celle des décideurs politiques et techniques, qui ont, également, une grande influence sur le Madeleine – Bastille.

la "révolution automobile" », *Culture technique*, n° 19, 1989, p. 194.

[26] « *De fréquentes récriminations de la part des usagers qui se plaignent de l'inconfort de ces voitures* » sont mentionnées la même année par un cadre d'exploitation (rapport de l'inspecteur divisionnaire Duleau du 28 février 1932 (ARATP, 2R 200)).

La délicate régulation des flux ou la théorie confrontée à la pratique

Une plainte de voyageuse de la ligne 20, datée du 11 octobre 1956, illustre le moyen qu'ont les utilisateurs des autobus de faire connaître leur expérience à ceux qui en sont à leurs yeux les responsables, essentiellement la compagnie exploitante, tout en étant souvent des sources particulièrement révélatrices pour aborder rétrospectivement les pratiques[27] :

> *Monsieur le Directeur de la R.A.T.P.*
> *Je tiens à vous signaler la mauvaise organisation qui règne en tête de ligne de l'autobus n° 20 - Gare de Lyon - Gare St Lazare.*
> *Je voyage sur cette ligne d'un bout de l'année à l'autre puisque j'ai un emploi rue Cronchet. Je descends du train de banlieue entre 7h30 et 7h45, il m'arrive d'attendre 10 minutes pour pouvoir prendre place dans un autobus et au prix de grosses difficultés, car comme il n'y a pas de file d'attente ni de numéros, c'est le plus audacieux qui monte rapidement or vous devez le savoir les trains arrivent les uns sur les autres et c'est une masse humaine qui se lance à l'assaut.*
> *Maintenant, un autre fait que je vous signale il est très désagréable de ne pas savoir le premier autobus en partance après celui à l'affiche. J'ai du certains jours être obligée de descendre 3 fois de voiture pour tenter d'avoir le premier. Il est impossible d'avoir des bulletins de retard et pourtant avec tous ces malentendus j'ai eu 20 minutes de retard à mon bureau.*
> *J'espère que vous voudrez bien faire ce qui sera en votre pouvoir pour améliorer les départs en gare de Lyon.*
> *En vous remerciant recevez Monsieur mes salutations distinguées.*

Cette lettre de voyageuse est un cas particulier, tout en reflétant de nombreux autres courriers reçus par la RATP au cœur des années 1950 et en trouvant confirmation des faits décrits dans les photos et films disponibles (voir p. 82)[28]. S'il est de coutume de décrire l'autobus des années 1950 et 1960 comme délaissé par le public, il ne faut pas pour autant avoir l'image de véhicules vides n'ayant aucune utilité sociale ou économique. Au contraire, on se bat pour prendre place à bord du 20, tous les matins au départ de la gare de Lyon.

[27] Lettre de Verdier, habitante de Villeneuve-Saint-Georges, au directeur de la RATP du 11 octobre 1956 (ABUS, Ligne 20).

[28] Le carton ABUS, Ligne 20 en contient de nombreuses.

La régulation de « *l'assaut* » est ainsi un problème récurrent, que l'exploitant résout en posant des appareils distributeurs de numéros d'ordre ou en installant des couloirs d'attente, réclamés par les voyageurs eux-mêmes.

Le système d'autobus qui nous est décrit par cette voyageuse s'avère complexe, même pour une utilisatrice quotidienne, qui chaque matin fait le pari que l'autobus dans lequel elle se trouve est bien celui qui part en premier[29]. Voilà qui nuit à la fiabilité de ce mode, notamment face au métro qui ne laisse que rarement des voyageurs sur le quai et, évidemment, à l'automobile. Ainsi, des plaintes, remarques et suggestions auxquelles il est le plus souvent répondu, par voie écrite ou orale, après enquête, il est possible de tirer nombre d'indices sur le fonctionnement du système, même si elles présentent, comme toutes sources, leurs propres biais[30]. Les plaintes ne sont pas l'apanage des voyageurs et, puisque nous entendons analyser l'autobus comme objet urbain, nous portons un intérêt particulier aux plaintes et demandes émanant d'autres acteurs, notamment celles des riverains et commerçants, relayées par le pouvoir politique.

Le nom des arrêts, un enjeu politique

Cet extrait d'une lettre de Claude Quin, président de la RATP, au ministre délégué à la culture, Jack Lang, en date du 5 août 1983, répond ainsi à une demande des commerçants du Carreau du Temple de modifier le nom des arrêts d'autobus et stations de métro à proximité de leur marché et reflète l'influence du monde politique sur une ligne du réseau, ici la ligne 20[31] :

> *J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après un examen attentif de cette requête, des dispositions vont être prises donnant partiellement satisfaction aux intéressés. C'est ainsi que les points d'arrêt des lignes d'autobus [...] situées à proximité du Carreau du Temple recevront, dès que possible, une indication rappelant ce lieu.*
> *[...] Bien que ces mesures soulèvent certaines objections de principe, j'ai pensé qu'elles pouvaient être appliquées de telle façon que la vie économique du quartier en tire bénéfice. Par contre, il ne paraît pas possible de modifier la dénomination de la station de métro "Temple". D'une façon générale, les changements de ce genre, en particulier l'adjonction de mentions supplémentaires, sont à éviter dans le métro. Il y a en effet intérêt à donner aux stations des noms simples, que les voyageurs retiennent aisément et dont la brièveté facilite la lecture sur les plans et sur les plaques. De plus, quelle que soit la forme sous laquelle ils sont réalisés, ces changements constituent des opérations onéreuses, en raison des modifications importantes de la signalétique qu'ils exigent.*

[29] Une photo de la gare de Lyon en 1958 montre qu'un panneau indique le premier autobus à partir, ce que mentionne d'ailleurs l'enquête réalisée suite à cette plainte (PRATP, 35 417). Il est donc probable que ce panneau ne soit pas remis constamment à jour ou que cet élément de signalétique ne pouvait être compris d'une partie de la population, pourtant habituée et lettrée. Dès 1928, des vues de la gare Saint-Lazare montrent les difficultés similaires de la foule déversée par les trains de banlieue à trouver l'autobus sur le point de partir parmi les nombreux véhicules de la ligne AK stationnant devant la gare (FI, *Paris express*).

[30] Citons l'exemple des lignes desservant les quartiers aisés qui font l'objet de plus de courriers que les autres.

[31] Lettre du président de la RATP au ministre délégué à la culture du 5 août 1983 (ABUS, Ligne 20).

Plusieurs éléments permettent de comprendre l'enjeu de cette lettre. Une première demande de la part des commerçants du Carreau du Temple avait été rejetée en 1978 au nom de la règle qui veut que les arrêts portent des noms géographiques et non de commerces, dont la proximité était d'ailleurs remise en cause par la RATP, soucieuse également de ne pas faire de précédent[32]. En 1983, la situation est différente, puisque le socialiste Jack Lang, élu conseiller de Paris cette année-là, aurait promis au cours d'une réunion de campagne de faire changer le nom de cet arrêt[33]. L'économiste communiste Claude Quin, nommé par le gouvernement de gauche arrivé au pouvoir en 1981, balaye donc les anciens arguments pour finalement renommer l'arrêt « *Square du Temple – Mairie du 3e – Carreau du Temple* » dès le 18 juillet 1983[34].

Cette discussion autour d'un arrêt, dont le nom devient un enjeu politique, est révélatrice de plusieurs traits de caractère du système de l'autobus parisien. Le jeu d'acteurs, tout d'abord, montre que les points de réseau sont des jalons dans la ville que tel ou tel groupe peut vouloir marquer de son nom, comme pour inscrire son pouvoir, et ce, avec une constance qui lui fait renouveler sa demande. Sous cet angle, le réseau d'autobus est très dépendant du pouvoir politique, puisque l'appui du ministre et conseiller de Paris fait vaciller la fermeté de principe de la RATP. Sur le fond, les commerçants jugent l'autobus capable de leur apporter une clientèle nouvelle, ce qui prouve qu'il est alors perçu comme un mode crédible pour une certaine catégorie de la population, plutôt féminine, celle achetant des tissus vendus par ces marchands. Au contraire, la RATP, peut-être pour justifier son refus de changer le nom de la station de métro *Temple*, jette un discrédit sur l'autobus, qui doit pouvoir s'accommoder de noms plus complexes, évolutifs et difficiles à repérer sur les plans. Tout se passe comme si l'autobus était jeté en pâture pour mieux protéger le métro. On retrouve ici, au détour d'une source, l'un des thèmes majeurs de l'histoire des transports publics parisiens, celui de l'infériorité perçue du mode routier par rapport au ferré[35].

La diversité des sources que nous avons tenté de refléter dans ce passage introductif nous incite à souligner les multiples aspects de la relation tissée depuis le milieu du XIXe siècle entre la ligne Madeleine Bastille, son territoire et son paysage, aussi bien urbain, social que politique. Nous proposons donc ici d'analyser les fondements de cette

[32] Demande du syndicat des marchands du Carreau du Temple le 5 mai 1978 et lettre du directeur du réseau routier de la RATP à Raymond Colibeau, conseiller gaulliste de Paris supportant la demande des commerçants, du 13 décembre 1978 (ABUS, Ligne 20). Les commerçants insistaient sur l'idée que leur clientèle pourrait remplir les autobus qu'ils jugeaient vides les samedis et dimanches.

[33] Lettre du syndicat des marchands du Carreau du Temple au président de la RATP du 24 juin 1983 (ABUS, Ligne 20).

[34] Note RATP/RE 4 780 du 22 novembre 1983 (ABUS, Ligne 20). Notons que l'arrêt est d'abord renommé, puis qu'une lettre est envoyée au ministre pour lui indiquer que le changement de nom va avoir lieu et enfin qu'une note de service régularise la situation. Cette confusion des dates reflète la complexité du suivi de certaines affaires dans les archives dont nous disposons, les traces écrites ne reflétant que partiellement une réalité qui a pu les devancer.

[35] Notons qu'en 1994, une demande de donner le nom du journaliste Pierre Lazareff à l'arrêt desservant les locaux du journal qu'il a fondé, *France soir*, situé 100, rue Réaumur, est rejetée par la RATP, alors que les liens entre le Madeleine – Bastille et la presse ont été très riches (lettre 94/BUS/01 669 adressée par le responsable des infrastructures et de l'information voyageurs de la RATP à Benoîte Taffin, maire conservatrice du IIe arrondissement, 30 novembre 1994 (ABUS, Ligne 20)).

relation en nous intéressant à la naissance et au développement de cette ligne et de sa légende en en suivant les traces multiples.

II. Le Madeleine – Bastille, un siècle de transport public sur les boulevards

Le Madeleine – Bastille est avant tout *l'omnibus du boulevard*. Cette expression, que l'on trouve sous la forme ancienne de *l'omnibus de la ligne des boulevarts* dès 1831, puis sous des formes variées, comme *les omnibus des boulevards* sous la plume de l'écrivain Victor Hugo, illustre l'interaction entre un mode de transport et les lieux qu'il dessert qui sous-tend notre problématique générale[36]. De ce point de vue, notons que la ligne possède donc déjà sa propre appellation dès le milieu du XIX^{e} siècle. Les représentations graphiques du Madeleine – Bastille naissent également à cette époque, notamment grâce au dessinateur Honoré Daumier qui met en scène de grandes figures de la vie des boulevards (voir fig. 197, p. 1133). Ainsi, la ligne Madeleine – Bastille se caractérise avant tout par les lieux si spécifiques qu'elle parcourt : *le boulevard* ou *les boulevards* que le Paris de l'après 1945 appelle plus volontiers *les Grands Boulevards*[37].

Nous proposons ici une archéologie de cette relation, qui laisse une place prépondérante aux constructions collectives, souvent fondées sur l'idée d'un passé glorieux du *boulevard*. Suivant le philosophe Pierre Sansot, nous interrogeons ainsi l'imaginaire de notre objet en le démystifiant[38]. Pour cela, nous nous appuyons sur l'histoire de la ligne, en nous fondant aussi bien sur la construction de l'offre de transport, l'utilisation des autobus par les voyageurs ou son itinéraire que sur les récits qui ont pu en être faits, les images auxquelles elle a donné naissance ou les fantasmes, souvent collectifs, qu'elle a suscités. A travers ce récit, ce sont également les principaux éléments de notre problématique générale que nous entendons étayer en fournissant, par l'exemple du Madeleine – Bastille, des éléments de compréhension et de réflexion sur les notions de mobilité, d'espace public et de souplesse aussi bien que sur l'écologie des modes de transports au sein de laquelle évolue notre objet.

L'hypothèse que nous tentons d'étayer ici est celle de l'existence d'une construction sociale autour du Madeleine – Bastille que nous proposons d'analyser comme un mythe,

[36] « *L'omnibus de la ligne des boulevarts* » se trouve dans Fouinet (E.), « Un voyage en omnibus de la barrière du Trône à la barrière de l'Étoile », *in* Ladvocat P.-F. (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Un*, Paris, Ladvocat, 1831-1834, vol. 2, p. 71 ; « *les omnibus des boulevards* » se trouve dans Hugo (V.), *Histoire d'un crime*, Paris, Calmann-Lévy, 1877, réédition, Paris, Hetzel, 1883, vol. 1, p. 169.

[37] L'expression *le boulevard* ou *les boulevards* est très courante depuis le milieu du XIX^{e} siècle. Elle disparaît progressivement de la langue depuis le milieu du XX^{e} siècle, mais on la trouve encore, par exemple, chez l'historien Louis Chevalier (Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, Paris, Calmann-Lévy, 1977, réédition, Paris, Ivrea, 1997, p. 46). L'expression *les Grands Boulevards* a notamment été popularisée par la chanson éponyme du parolier et compositeur Jacques Plante, interprétée en 1951 par le chanteur Yves Montand.

[38] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 58.

en nous inspirant du travail du sémiologue Roland Barthes[39]. Partant de la structure du mythe comme un « *système sémiologique second* », le premier niveau d'analyse est constitué des images du Madeleine – Bastille produites depuis le milieu du XIX^{e} siècle et de leur « *sens*[40]. » Elles sont nombreuses, qu'elles soient littéraires, photographiques ou picturales et peuvent porter l'attention plus ou moins fortement sur certains éléments : le receveur, le véhicule, l'impériale, la foule... Mais leur sens est toujours similaire, puisqu'il s'agit le plus souvent de la représentation d'un omnibus sur une artère parisienne. Ce premier système d'analyse est très simple et nous amène juste à conclure sur la multiplicité des représentations du Madeleine – Bastille. En revanche, le second niveau est plus complexe. Il traite du sens de ces images comme étant le signifiant d'une construction sémiologique de second rang, qui est la spécificité du mythe. Sous cet angle, l'analyse de ces images est largement enrichie. Chaque élément que nous pouvons y déceler n'est là que pour signifier quelque chose qui le dépasse. A travers l'histoire de cette ligne, nous entendons donc montrer comment des figures émergent et des discours se construisent, à partir du Madeleine – Bastille.

Soulignons également que ces objets et le mythe lui-même sont inscrits dans une époque, produits par un monde qui les fait naître et les voit mourir. Ainsi, si le Madeleine – Bastille naît sur les boulevards, territoire spécifique à qui il doit son caractère si particulier, le mythe qu'il a pu engendrer n'est pas né avec lui. Cette construction s'est fondée sur une longue pénétration de cette ligne dans les habitudes boulevardières, au long du XIX^{e} siècle, pour ne s'épanouir qu'après coup, une fois l'omnibus motorisé. Les innovations sont effectivement déterminantes pour la constitution et l'évolution de l'image de la ligne, comme du mythe qu'elle véhicule.

A. L'omnibus hippomobile, une figure boulevardière

La spécificité de la ligne que nous avons retenue est probablement liée au territoire qu'elle dessert. Les boulevards sont un lieu parisien unique dont les figures ont alimenté une large production de représentations variées. Par le brassage qu'ils supposent autant que par l'activité quotidiennement renouvelée qu'ils connaissent, les boulevards ont inspiré, attiré et fasciné les Parisiens, les banlieusards, les provinciaux et les étrangers. Parmi les figures qui les arpentent, celle de l'omnibus Madeleine – Bastille n'est pas la dernière à se trouver ainsi prise dans un processus d'auto-célébration par le peuple des boulevards lui-même. C'est ce lourd héritage que porte l'autobus, forme motorisée de l'omnibus hippomobile, ce qui justifie l'intérêt que nous devons y porter ici pour comprendre l'origine de cette

[39] Voir Barthes (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, notamment pp. 179-233. La discussion de l'historien Patrice Higonnet sur les mythes et fantasmagories de Paris nous incite à rapprocher notre objet de l'idée de fantasmagorie, mais nous conservons ici le vocabulaire de Roland Barthes afin d'utiliser ses outils conceptuels (Higonnet (P.), *Paris, capitale du monde*, *op. cit.*, pp. 9-28).

[40] Barthes (R.), *Mythologies*, *op. cit.*, p. 187.

mythologie urbaine et technique.

Le boulevard, un creuset de représentations parisiennes

Cette mythologie prend ses racines dans le monde boulevardier du XIX^e^ siècle, à une époque où, pour reprendre les mots de l'écrivain Guy de Maupassant, c'est sur les Grands Boulevards que « *bat le sang de Paris*[41]. » C'est dans la première moitié du XIX^e^ siècle que la vie nocturne parisienne migre du Palais-Royal et du Marais vers les Grands Boulevards[42]. Ils deviennent ainsi le cœur d'une vie diurne et nocturne intense. Le développement des artères haussmanniennes ne leur porte pas de tort spécial, du fait de leur spécificité et, probablement, de leur antériorité. Leur caractère diffère d'ailleurs de ces nouvelles percées par une chaussée plus large et des aménagements urbains plus anciens et moins ordonnés ainsi que par une activité de loisirs foisonnante[43]. Ils sont néanmoins intégrés dans le réseau des promenades plantées de l'ingénieur Jean-Charles Alphand, tout en conservant une identité propre. S'engage alors une vague de concession de différents éléments de mobilier urbain, non sans souci d'uniformisation esthétique : kiosques, colonnes-urinoirs, candélabres... Au fur et à mesure que l'espace est aménagé, la foule se presse sur les boulevards. Théâtres, cafés ou panoramas sont combles, à l'image du fameux café *Tortoni*, boulevard Montmartre, puis, plus tard, du *Grand Café*, boulevard des Capucines, où les frères Louis et Auguste Lumière font leur première projection en 1895. Autre élément primordial de la vie des boulevards, la presse étend son activité depuis la rue Drouot, le long du boulevard Montmartre et dans les rues avoisinantes[44]. Par son travail nocturne, elle contribue d'ailleurs au décalage des horaires du quartier. Par ses nombreux salariés, elle lui donne également un caractère ouvrier et masculin.

Ce lieu si particulier est nécessairement un espace de mobilité : promenades à pied ou en voiture, déplacements professionnels ou de loisirs... Tous les modes se conjuguent sur l'espace du boulevard qui est l'objet d'une forte « *perméabilité d'usages*[45]. » Différentes populations s'y pressent, des plus populaires aux plus bourgeoises, mais l'idéal-type du Parisien des boulevards est le boulevardier, sur lequel les témoignages abondent, bien après sa disparition. L'écrivain suisse Léon Bopp nous éclaire ainsi en 1957 sur cette « *espèce [...] dont la célérité, ou même l'accélération d'esprit est remarquable* » : « *un peu gavroche, un peu titi* », « *en mouvement perpétuel* » d'une table de café à une autre et avant tout

[41] de Maupassant (G.), « Madeleine-Bastille », *Le Gaulois*, 9 novembre 1880. *Le Gaulois*, quotidien conservateur et mondain, avait son siège au 2, rue Drouot, dans le quartier des Grands Boulevards.

[42] Le développement d'un espace d'agrément sur cette ancienne enceinte est lié à son statut de zone franchisée, aux limites de la ville. Pour une histoire des Grands Boulevards, voir Landau (B.), Lohr (E.) et Monod (C.) (dir.), *Les grands boulevards, un parcours d'innovations et de modernité*, *op. cit.* et de Moncan (P.), *Les grands boulevards*, *op. cit.*

[43] Landau (B.) et Sainte Marie Gauthier (V.), « Espace modèle et lieu d'exception », *in* Landau (B.), Lohr (E.) et Monod (C.) (dir.), *Les grands boulevards, un parcours d'innovations et de modernité*, *op. cit.*, *passim.*

[44] Pour une analyse du quartier de la presse, des implantations des journaux et de sa sociabilité, voir Eveno (P.), « La presse parisienne du Second Empire aux années 1970. Un quartier, des métiers et des sociabilités », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, *passim.*

[45] Landau (B.) et Sainte Marie Gauthier (V.), « Espace modèle et lieu d'exception », *art. cit.*, p. 96.

« *parleur*[46]. » Le chroniqueur Simon Arbellot, pour sa part, qualifie encore en 1965 les boulevardiers de « *flâneurs et mondains, bohèmes et artistes*[47]. » Ils sont un des éléments forts de l'imaginaire du boulevard et jouent un rôle de premier plan dans la défense d'un Madeleine – Bastille figé en se montrant hostiles à toute innovation, immédiatement raillée ou accusée d'altérer le caractère immuable de la ligne.

Les boulevards sont donc un lieu d'exception, par leur forme urbaine, leur mixité et leur capacité d'adaptation aux usages de la journée et de la nuit. La place qu'ils occupent dans l'imaginaire parisien est unique ; boulevardiers, presse et spectacles font d'ailleurs l'opinion ; les boulevards, lieu de représentation, se mettent eux-mêmes en représentation. C'est un terreau idéal pour la naissance de mythes[48].

« *Le symbole vivant et roulant de la vie boulevardière*[49] »

Qu'on pense au *boulevard du crime*, surnom donné au boulevard du Temple en raison des nombreux crimes qui avaient lieu chaque soir dans ses théâtres, au théâtre de boulevard ou aux journalistes, les Grands Boulevards ont inspiré nombre de figures parisiennes et constituent eux-mêmes un lieu mythique que l'on vient visiter, depuis la Restauration, entre nostalgie d'une époque révolue, souvent mal située dans le temps, et dynamisme d'un foisonnement toujours unique[50]. C'est dans cette mystique que s'inscrit le Madeleine – Bastille[51].

Revenons sur les origines, à l'époque où il est admis des chroniqueurs que la vie boulevardière battait son plein, c'est-à-dire dans le second XIX^{e} siècle. Parmi les éléments assurant l'animation du boulevard, sur la chaussée, comme dans les représentations, le Madeleine – Bastille figure en bonne position. Depuis sa création en 1855, la CGO exploite la ligne E, qui s'affiche chaque année comme la plus fréquentée et rentable du réseau d'omnibus[52]. Le service est très fréquent et les impériales, à l'image des boulevards, saturent, comme le décrit l'écrivain américain Charles Klein à l'aube du XX^{e} siècle[53] :

[46] Bopp (L.), *Paris*, Gallimard, 1957, pp. 66 et 67.

[47] Arbellot (S.), *La fin du boulevard*, Paris, Flammarion, 1965, p. 7.

[48] Les contemporains eux-mêmes s'intéressent à ce microcosme, comme en témoigne Montorgueil (G.), *La vie des boulevards Madeleine-Bastille*, Paris, May & Motteroz, 1896, *passim*.

[49] Expression résumant ce qu'est le Madeleine – Bastille dans un panégyrique paru à l'occasion de la disparition de la ligne (Avisse (A.), « Adieu à Madeleine – Bastille », *art. cit.*) ; *L'Intransigeant*, qui a publié ce texte, s'était installé en 1921 au 100, rue Réaumur, à deux pas des Grands Boulevards.

[50] Sur les spectacles des boulevards, voir Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *La culture de masse en France, de la Belle Époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 2002, pp. 95-101 ; sur la figure du journaliste, voir Wagneur (J.-D.), « Paris Journaliste », *Revue de la BNF*, n° 19, 2005.

[51] Comme l'illustrent ces quelques souvenirs du résistant Jean-Marie Bressand, né en 1919 : « *je fais la connaissance avec le Paris de l'époque [au début des années 1930], avec les pavés de bois qui glissent à la moindre pluie, les fiacres, les orchestres à la terrasse des cafés, le Madeleine – Bastille, l'une des dernières pataches* » (Bressand (J.-M.), *L'Intrépide*, `http://www.lemondebilingue.asso.fr`, 2006, p. 4). Une *patache* est un terme familier décrivant une mauvaise voiture, hippomobile ou automobile.

[52] La ligne elle-même fut créée par la Compagnie des Dames Blanches pendant la Restauration. L'itinéraire s'avérant rentable, plusieurs lignes de différentes compagnies sillonnèrent les Grands Boulevards, souvent aux dépens de quartiers périphériques délaissés puisque jugés moins rentables.

[53] Klein (C.), *The Lion and the Mouse, A Story of an American Life*, New York, Grossep & Dunlap, 1906, p. 23.

> *Les boulevards étaient combles, comme d'habitude à cette heure-là, et la cohue des véhicules et des piétons était si forte qu'on ne pouvait progresser qu'à la vitesse d'un escargot. Les omnibus à trois chevaux – Madeleine – Bastille – malhabiles, bondés à l'intérieur comme à l'extérieur, avec leurs passagers ainsi que leurs cochers et conducteurs, à l'uniforme impeccable, si différents en apparence et dans leurs manières de nos voyous de tramways débraillés, tentaient d'affronter un véritable flot de fiacres qui, comme un essaim de moustiques, semblaient essayer d'aller dans toutes les directions en même temps, leur cocher vociférant des torrents d'invectives injurieuses contre chaque homme, femme ou bête croisant malencontreusement leur chemin.*

Cette ligne occupe l'espace visuel, sonore et olfactif du boulevard. Les différentes vues, photographies, gravures ou peintures des boulevards montrent ainsi quasi-systématiquement des omnibus, le plus souvent à l'arrêt et bondés, les voyageurs montant et descendant. Avec leur masse en charge d'environ quatre tonnes, ce sont en effet les plus gros véhicules de la chaussée, parfaitement visibles depuis les terrasses des cafés et notamment remarqués par de nombreux peintres, tel Taraktowicz (voir fig. 7, p. 55)[54]. Dans la rumeur foisonnante du boulevard, deux bruits caractéristiques distinguent le passage du Madeleine – Bastille. « *Le compteur à sonnerie [...] si caractéristique* », noté par le chroniqueur Max Aghion, retentit à chaque fois qu'un passager monte à bord, marquant ainsi le paiement de son voyage[55]. Il se mêle aux « *appels arithmétiques des conducteurs d'omnibus* » qui frappèrent l'écrivain André Billy à chaque fois qu'un receveur faisait l'appel des voyageurs, chacun ayant retiré un numéro d'ordre lors de son arrivée au point d'arrêt[56]. Les odeurs fameuses du boulevard rappellent également la CGO, ses chevaux ne se distinguant pas, en l'occurrence, de ceux des autres véhicules, mais faisant nombre, puisque environ 1 250 de ses animaux étaient affectés à la seule ligne E à la fin du siècle[57].

Le Madeleine – Bastille est donc un des éléments de la vie des boulevards en cette fin de XIX^{e} siècle. A ce titre, il est naturellement mis en scène par nombre de chroniqueurs, d'artistes ou de journalistes, dont la vie quotidienne se déroule en ces lieux et qui sont des habitués de la CGO, comme l'écrivain Jules Renard[59]. Citons également l'esquisse pour un

Traduction personnelle de la version américaine :

> *The boulevards were crowded, as usual at that hour, and the crush of both vehicles and pedestrians was so great as to permit of only a snail-like progress. The clumsy three-horse omnibuses – Madeleine – Bastille – crowded inside and out with passengers and with their neatly uniformed drivers and conductors, so different in appearance and manner from our own slovenly street-car rowdies, were endeavouring to breast a perfect sea of fiacres which, like a swarm of mosquitoes, appeared to be trying to go in every direction at once, their drivers vociferating torrents of vituperous abuse on every man, woman or beast unfortunate enough to get in their way.*

[54] Un omnibus hippomobile de la ligne E de la fin du XIX^{e} siècle avait une longueur de 5,54 m, une largeur de 2,30 m et une hauteur de 3,73 m.

[55] Aghion (M.), *Hier à Paris*, Paris, Marchot, 1947, p. 30, cité *in* Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 279.

[56] Billy (A.), *Paris vieux et neuf*, Paris, Rey, 1909, vol. 1, p. 83, cité *in* de Moncan (P.), *Les grands boulevards*, *op. cit.*, p. 81.

[57] Soit environ 12 % de la cavalerie totale de la compagnie. Ce nombre est calculé à partir de données sur l'affectation par ligne des coûts d'écurie totaux en 1896 (ARATP, Statistiques annuelles de la CGO).

[58] Gaillard (M.), *Du Madeleine – Bastille à Météor, histoire des transports parisiens*, Amiens, Martelle, 1991, p 48.

[59] L'historien Jean-Didier Wagneur a montré comment les journalistes du boulevard utilisent nombre d'éléments de leur vie quotidienne pour rédiger leurs articles. Il donne d'ailleurs à l'occasion une expression illustrant la présence de notre objet dans leurs représentations : « *le "tartinier" est un "rédacteur vélocipède qui écrit tant qu'on veut, sur tout ce qu'on*

Fig. 7 – Omnibus à Paris *de Taraktowicz (1900)*[58]

panorama du boulevard que le caricaturiste André Gill réalise en 1877 et où, derrière les célébrités représentées, le journaliste et élu radical Georges Clemenceau, l'actrice Sarah Bernhardt ou le journaliste engagé à gauche Jules Vallès, se trouve un Madeleine – Bastille à l'impériale comble[60]. Avant 1900, le Madeleine – Bastille est donc un symbole, celui de la vie parisienne, et une figure courante de la littérature, notamment de la littérature panoramique, depuis l'article d'Ernest Fouinet, paru en 1831 dans *Paris ou le livre des cent et un*[61]. Il figure également en bonne place dans le théâtre de boulevard, les cabarets et les productions humoristiques[62]. Les éléments alors mis en avant sont la foule, donnant souvent lieu à la description de la scène du *complet*, et l'impériale, depuis laquelle on observe la ville.

La ligne E est aussi la ligne de référence, au sein même de la CGO ou dans les présentations techniques du réseau[63]. Au carrefour de l'art et de la technique, le maître de

veut avec la régularité de l'omnibus Madeleine – Bastille" » (Wagneur (J.-D.), « Paris-Journaliste », *art. cit.*, p. 40) ; le *Journal* de Jules Renard est parsemé de scènes à bord des omnibus, témoignant de sa pratique régulière de ce mode de transport ; il vécut d'ailleurs tout près des boulevards, d'abord rue Tronchet, puis rue du Rocher (Renard (J.), *Journal (1887-1910)*, Paris, Bernouard, 1927, réédition, Paris, Gallimard, 1960, *passim*).

[60] Gill, *Esquisse pour un panorama du boulevard Montmartre*, 1877.

[61] Fouinet (Ernest), « Un voyage en omnibus », *art. cit.*, vol. 2, pp. 59-82 ; l'appellation *littérature panoramique* renvoie aux écrits de Walter Benjamin (Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX^e siècle*, *op. cit.*, pp. 543-551). Il convient de citer ici également les différentes physiologies écrites au milieu du XIX^e siècle, notamment celle du romancier Honoré de Balzac où l'on trouve cette invitation à parcourir Paris : « *prenons notre vol comme si nous étions en omnibus* » (de Balzac (H.), « Histoire et physiologie des boulevards de Paris, de la Madeleine à la Bastille », *in* Hetzel (dir.), *Le Diable à Paris, Paris et les Parisiens*, Paris, Hetzel, 1846, vol. 2, p. 94).

[62] Voir, par exemple, p. 252 la scène de l'accident d'omnibus sur les boulevards de *La mi-carême* du dramaturge Georges Feydeau (Feydeau (G.), *Théâtre complet*, Paris, Bordas, 1989, vol. 4, p. 963) ou ce trait d'esprit à propos des lignes de la main, tiré de *Doit-on le dire ?* de l'auteur de théâtre Eugène Labiche : « *voilà la ligne de l'esprit... elle correspond avec toutes les autres. [...] Comme les omnibus du boulevard !* » (Labiche (E.), *Théâtre*, Paris, Bordas, 1992, vol. 3, p. 629). Le Madeleine –Bastille fut également une des vedettes des cabarets, comme en témoigne « Le cache-nez » (Jouy (J.), « Le cache-nez », *in Les gaîtés du Chat-Noir*, Paris, Ollendorf, ca. 1917, pp. 117-118). L'humoriste Alphonse Allais en fit lui aussi un sujet de son conte humoristique *Le drame d'hier* (Allais (A.), *Œuvres posthumes*, Paris, La table ronde, 1966-1970, vol. 4, pp. 114-115).

[63] La CGO y testa puis établit des arrêts fixes (Flonneau (M.), « Circulez ! », *art. cit.*, p. 99). La revue de vulgarisation *La Nature* indique qu'elle est la ligne la plus fréquentée avec 14 803 652 voyageurs en 1881, loin devant le H (Clichy – Odéon) et ses 8 786 418 voyageurs. Cette même revue prend l'exemple de la ligne E pour expliquer le fonctionnement de la nouvelle méthode de *graphicage* mise en place par la CGO en 1884 (« Circulation à Paris par les tramways et les omnibus », *La Nature*, n° 474, 1882, p. 78 et « L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *La Nature*, n° 593, 11 octobre 1884,

l'anticipation Albert Robida ne choisit pas une autre ligne lorsqu'il s'agit d'imaginer un système de diffusion sonore personnalisé pour chaque voyageur à bord des omnibus (voir fig. 8, p. 56)[64]. La ligne E se trouve également impliquée dans les innovations techniques de premier plan, puisque le cinéaste Georges Méliès raconte qu'il a inventé le trucage par arrêt en découvrant un Madeleine – Bastille sur la place de l'Opéra transformé en corbillard sur sa pellicule[65]. S'il faut se méfier des récits de ce grand illusionniste, notons qu'il mentionne le Madeleine – Bastille place de l'Opéra et nulle autre ligne.

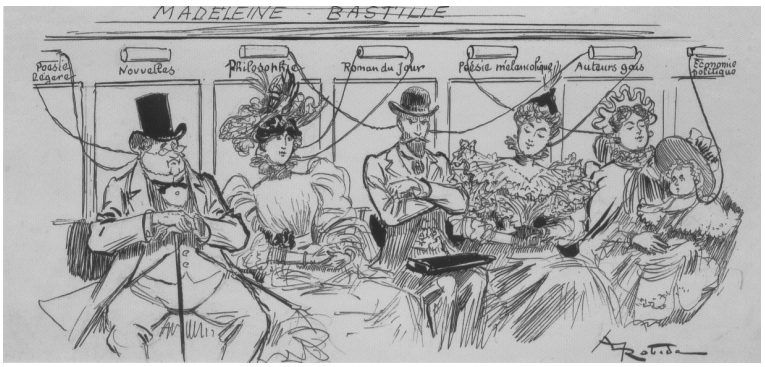


Fig. 8 – Le phonographisme futur s'offrira à nos petits-fils dans toutes les circonstances de la vie*, d'Albert Robida (1894)*[66]

Indéniablement, le Madeleine – Bastille occupe une place de premier plan dans les esprits parisiens du second XIX^e^ siècle lorsqu'il s'agit d'évoquer les transports urbains. Il correspond en effet à une utilisation très variée : déplacements professionnels, achats, loisirs... Son côté symbolique peut même être compris comme une unité donnée à des boulevards dont les destins respectifs sont toujours plus divergents, si bien que des productions de ces boulevards prirent plus tard son nom, comme une valse ou un journal politique[67]. L'attachement des boulevardiers à l'omnibus hippomobile Madeleine – Bastille prend toute son ampleur lors de l'évocation récurrente de l'idée de transformation en tramway de la ligne. Les craintes des boulevardiers, face à l'esthétique du tramway et à sa nécessaire alimentation électrique, aérienne ou par le sol, sont également dues au lien avec la banlieue que les projets se proposent régulièrement d'améliorer par une ligne

p. 300).

[64] Notons qu'Albert Robida a beaucoup dessiné pour la presse, située précisément sur les boulevards.

[65] Voici l'extrait d'un texte de Georges Méliès, rapporté dans Sadoul (G.), *Lumière et Méliès*, Paris, Lherminier, 1985, p. 214 :

> *Un blocage de l'appareil dont je me servais au début (appareil rudimentaire, dans lequel la pellicule se déchirait ou s'accrochait souvent et refusait d'avancer) produisit un effet inattendu, un jour que je photographiais prosaïquement la place de l'Opéra : une minute fut nécessaire pour débloquer la pellicule et remettre l'appareil en marche. Pendant cette minute, les passants, omnibus, voitures avaient changé de place, bien entendu. En projetant la bande, ressoudée au point où s'était produite la rupture, je vis subitement un omnibus Madeleine – Bastille changé en corbillard et des hommes changés en femmes. Le truc par substitution, dit truc à arrêt, était trouvé, et deux jours après j'exécutais les premières métamorphoses d'homme en femme, et les premières disparitions subites qui eurent, au début, un si grand succès.*

[66] BHVP.

[67] *Madeleine – Bastille* est une valse composée en 1956 (paroles de Victor Robb et musique de Ramón Mendizábal) ; *Madeleine – Bastille* fut également une revue politique mensuelle fondée par le gaulliste Jean Legaret en 1960. Pour une évolution du boulevard jusqu'à la fin du XX^e^ siècle, voir de Moncan (P.), *Les grands boulevards*, *op. cit.*

Madeleine – Charenton, au risque, selon eux, d'altérer le caractère parisien des lieux[68]. Le tramway, qui s'étend depuis le milieu des années 1870, trouve effectivement son terrain de prédilection en périphérie, devenant ainsi un mode de transport à la connotation ouvrière, ce qui renforce l'opposition à son installation au cœur de la capitale, opposition anciennement ancrée qui ne fut pas étrangère au démantèlement de ce réseau au cours de l'entre-deux-guerres.

Il y aurait toutefois un anachronisme à voir dans le Madeleine – Bastille un mythe avant la motorisation, qui marque, en l'occurrence, un tournant symbolique et sémiologique. Cette description de la place de la ligne E dans le système concret et imaginaire des boulevards, même rapide, correspond donc à une sorte d'état initial, qui sera repris, transformé et fantasmé au cours du XX^{e} siècle.

B. La révolution automobile et la naissance du mythe

Deux événements précipitent l'évolution symbolique du Madeleine – Bastille : la motorisation et la guerre de 1914-1918. Pour faire face à une concurrence nouvelle, celle du métro, le monde de l'omnibus est contraint de réagir et de motoriser ses lignes, ce qui est réalisé sur la ligne E en 1912. Une telle révolution est évidemment vécue par nombre de contemporains comme le passage d'un monde à un autre, voire comme le début du déclin du monde des boulevards. Quelques années plus tard, le Madeleine – Bastille s'impose comme une figure récurrente de l'évocation du front. Deux événements très rapprochés qui viennent alimenter une mythologie naissante, qui, à travers le Madeleine – Bastille, célèbre une Belle Époque fantasmée.

De l'omnibus à l'autobus, d'un monde à l'autre

La ligne E entre dans le siècle nouveau en fort bonne santé. Sa fréquentation est de loin la plus forte des lignes de tramways et d'omnibus de l'agglomération[69]. Son taux de remplissage et donc sa rentabilité sont également très hauts[70]. Elle fait d'ailleurs partie

[68] Citons ici le récit d'un des promoteurs d'un tramway sur les Grands Boulevards au début du XX^{e} siècle, l'ingénieur Louis Saint-Martin :

> *On ressortait à ce sujet tous les clichés bien connus : Paris, ville exclusivement de luxe, la ligne sacro-sainte des boulevards dont la physionomie allait disparaître, les snobs boulevardiers – combien en reste-t-il encore ? – dérangés de leurs habitudes et fuyant la capitale, Paris déshonoré, etc. On parlait surtout de sauvegarder l'élégance du boulevard. Mais en quoi, je vous le demande, des tramways légers, propres, bien construits et parfaitement éclairés, gracieux de forme, et si on veut, harmonieux de couleur, glissant rapidement et silencieusement sur des rails polis, pourraient-ils être moins élégants, et surtout moins confortables, que ces antiques pataches, ces préhistoriques coucous – héritage des diligences d'antan ! – mal (ou trop) chauffés le jour, à peine éclairés la nuit, qui roulent péniblement en zigzag sur les pavés, secouant leurs voyageurs de trépidations incessantes et martelant leurs oreilles de cet épouvantables fracas de ferrailles et de vitres branlantes, coupé de temps à autre par l'énervant et insupportable grincement du frein à cordes ?*

(Saint-Martin (L.), « Réorganisation des omnibus et tramways de Paris », *Bulletin technologique de la société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers*, n° 4, avril 1904, pp. 245-246).

[69] 15 464 610 voyageurs en 1900, soit presque autant que sur le nouveau réseau de métro, formé essentiellement de la ligne n° 1 (15 890 527 voyageurs), qui n'a certes été ouverte que le 19 juillet, mais qui a bénéficié d'un effet de nouveauté (*Annuaire statistique de la Ville de Paris*).

[70] En 1903, on relève une moyenne de 42 voyageurs par course, contre 31 seulement sur l'ensemble du réseau d'omnibus (*idem*). Les statistiques de la CGO montrent qu'entre 1890 et 1905, la ligne E assure environ 10 % des recettes de l'ensemble

de la dizaine de lignes dotées de véhicules à 40 places, contre 30 sur le reste du réseau. Sa fréquence est élevée, un omnibus toutes les 2 à 3 minutes selon les moments d'une journée qui s'étend de 7 h à 1 h 05[71]. Au cours des années 1880, les 4 588 m du trajet sont parcourus par les chevaux en 32 à 35 minutes, soit une vitesse commerciale, calculée d'un terminus à l'autre en incluant les temps d'arrêts, de 7,9 à 8,6 km/h[72]. La ligne E est ainsi la ligne phare du réseau parisien. La ligne AK (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), dont l'itinéraire chevauche celui du E de l'Opéra à la Bastille, ne parvient guère qu'à une fréquentation deux fois moindre du fait de fréquences et de capacités moins élevées. Le service n'est pourtant pas tout à fait satisfaisant, puisque nombreux sont les exemples d'omnibus complets que les voyageurs doivent laisser passer avant de pouvoir monter à bord : le Madeleine – Bastille est victime de son succès. Selon le bon mot du chansonnier Georges Auriol : « *les Français ont pris la Bastille, c'est possible… Mais ils ne sont pas fichus de prendre l'omnibus Madeleine – Bastille…*[73] »

Toutefois, après le pic de 1900 lié à l'Exposition universelle, la ligne voit sa fréquentation stagner puis décroître à partir de 1905 (voir tab. 1, p. 59). L'inauguration de la ligne de métro n° 3 (Villiers – Père-Lachaise) le 19 octobre 1904, doublant les Grands Boulevards par le Sud, n'est pas étrangère à cette baisse. La chute est aggravée par l'ouverture d'un nouveau tronçon souterrain entre *Bastille* et *République* sur la ligne n° 5, le 17 décembre 1906, si bien que la fréquentation atteint son étiage en 1909 à moins de 10 millions de voyageurs. Le Madeleine – Bastille cède même sa place de première ligne d'omnibus à partir de 1908. La réforme de 1910, qui se traduit par une réduction des tarifs, provoque un léger sursaut de fréquentation mais le réel réveil de la ligne est dû à sa motorisation (voir p. 154). La première année exploitée entièrement par omnibus automobiles, 1913, on compte ainsi 15 865 742 voyageurs, soit le record historique de la ligne depuis sa création et, à nouveau, la plus forte fréquentation du réseau[74].

---

du réseau d'omnibus, ce qui est considérable.

[71] Voir le tableau de marche de « L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *art. cit.*, p. 300. L'idée d'un omnibus fréquent et rapide est déjà présente en 1848 chez Honoré de Balzac : « *Fraisier laissa Poulain sur la stupéfaction que ces folles paroles lui causèrent, et sauta sur le boulevard comme une balle ; il fit signe à l'omnibus et fut, en dix minutes, déposé par ce coche moderne à la hauteur de la rue de Choiseul* » (de Balzac (H.), *Le cousin Pons*, Paris, Furne, 1848, réédition, Paris, Garnier, 1962, p. 243). La CGO a d'ailleurs dû inventer un nouveau système de programmation des services, précisément appelé *la minute* pour exploiter cette ligne (« L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *art. cit.*, p. 301). Ce système fut progressivement étendu aux autres lignes.

[72] Les données varient selon les sources : « Omnibus et tramways de Paris », *La Nature*, n° 348, 1880, p. 131 et « L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *art. cit.*, p. 300.

[73] Cité *in* Mirbeau (O.), *La vache tachetée*, Paris, Flammarion, 1921, p. 199. Pour la célébration du centenaire de 1789, la presse joue sur la coïncidence spatiale entre la prise de la Bastille et le terminus est du Madeleine – Bastille (voir *Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 31).

[74] Annoncée par affichettes aux bureaux de la CGO, cette motorisation s'est faite en plusieurs temps, entre le 25 août et le 1er octobre 1912, dans le mouvement de motorisation générale du réseau d'après 1910 (voir l'affichage public du 26 septembre 1912 (ARATP, 2R 200)). La ligne est équipée de Schneider PB 2, véhicules sans impériale mais à plate-forme arrière ouverte, préservant ainsi la possibilité de jouir du spectacle de la rue. La CGO n'a motorisé sa principale ligne qu'une fois acquise la fiabilité des autobus. Un accident avait d'ailleurs eu lieu place de la République le 2 juin 1911 : un omnibus hippomobile à impériale du E, déséquilibré, avait versé et blessé 27 personnes, ce qui ne put que confirmer le choix de la suppression de l'impériale sur les modèles motorisés (CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921). Les deux technologies ont finalement cohabité pendant un mois sur la ligne. Une telle cohabitation n'est pas aisée. Comme en témoigne le conseiller conservateur de l'Odéon Henri Alpy, pour la période transitoire de motorisation sur la ligne H (Avenue de Clichy – Odéon) :

Ligne / Année	E	AK
1899	14 399 280	3 897 939
1900	15 464 612	4 130 449
1901	13 019 524	3 785 087
1902	13 014 135	3 928 793
1903	12 989 657	4 079 902
1904	12 618 312	4 029 160
1905	11 111 929	3 497 390
1906	11 206 403	3 649 141
1907	10 713 034	3 459 382
1908	10 247 196	3 287 011
1909	9 981 643	3 155 689
1910	11 466 629	4 536 924
1911	10 778 841	4 561 133
1912	12 382 284	7 470 074
1913	15 865 742	10 649 426
1914	9 771 512	6 681 814

Tab. 1 – *Fréquentation des lignes E et AK (1899-1914)*[75]

Par définition, la motorisation se traduit par une évolution des véhicules employés, mais aussi par une évolution des pratiques, les deux mondes se côtoyant un temps (voir fig. 9, p. 59).

Fig. 9 – *Un omnibus hippomobile et un omnibus automobile de la ligne E, place de la Madeleine (1912)*[76]

Le choix est fait par la CGO de commander des autobus plus longs mais sans étage, notamment du fait de l'instabilité des autobus à impériale aux vitesses dépassant désormais les 20 km/h. C'est ainsi que l'impériale disparaît, alors qu'elle était largement utilisée

Il y a sur cette ligne deux tiers de voitures automobiles et un tiers de voitures à chevaux, qui suivent, avec des vitesses essentiellement différentes, le même parcours. Or, qu'arrive-t-il ? Les voyageurs préférant prendre les voitures automobiles, les attendent en s'accumulant dans les bureaux, et il en résulte des conflits entre les porteurs de numéros dont l'ordre d'admission se trouve troublé. D'autre part, ceux qui sont réduits à prendre les voitures à chevaux ont le désagrément de se voir dépasser par un, deux ou trois autobus et se plaignent hautement, avec quelque raison.

(*BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907)

[75] *Annuaire statistique de la Ville de Paris.*

[76] Collection personnelle.

et centrale dans la plupart des évocations de la ligne E. Il n'est donc plus possible de jouir de la fameuse vue qu'elle offrait sur les boulevards, figure largement reprise, dont une carte postale avait même fait une des « *difficultés photographiques* » de Paris (voir fig. 10, p. 60).

Fig. 10 – LES DIFFICULTES PHOTOGRAPHIQUES – 3. PARIS – Les Boulevards sur l'Impériale de l'Omnibus *(*ca. *1900)*[77]

Simultanément, le cheval, rarement mis en avant par ses contemporains, devient, après sa disparition, un élément essentiel de l'évocation du Madeleine – Bastille, dont l'image hippomobile va s'affirmer progressivement. Si, pour l'historien Christophe Studény, « *les Parisiens oublient, insensiblement, les services du cheval* », les images du Madeleine – Bastille insistent sur son rôle, sa disparition inquiétant ainsi Jules Renard : « *Paris devient fantastique. Ces omnibus sans chevaux… On a l'air de vivre au pays des ombres. Et cette idée me revient : "au fait, est-ce que nous ne sommes pas tous morts, sans nous en apercevoir ?"*[78] » En effet, nombre de ses contemporains voient en la disparition du cheval d'omnibus la fin d'une époque, celle du boulevard.

A l'heure de la transition technologique, les célébrations nostalgiques de la traction hippomobile et les récits de l'histoire des transports à Paris se multiplient[79]. Le Madeleine – Bastille y occupe toujours une place de choix. C'est ainsi que pour la revue d'actualité et de culture *Je sais tout*, en 1911, le voyage à Paris au XIX^{e} siècle se résume au Madeleine – Bastille[80]. Dès lors, la ligne hippomobile ne quitte plus les rétrospectives

[77] CAGC.

[78] Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 280 ; Renard (J.), *Journal*, *op. cit.*, pp. 1 018-1 019.

[79] Comme l'écrit le poète Léon-Paul Fargue, « *c'était tout de même un drôle de corps que l'omnibus. Nous ne l'avons pas bien regardé. Comme un poète, il faut qu'il soit mort pour qu'on en parle* » (Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, réédition, 1993, p. 264).

[80] « Comment on voyageait dans Paris au siècle dernier », *Je sais tout*, n° 84, 15 décembre 1911, p. 118. Ce bref historique

historiques et est instituée comme fondatrice du réseau parisien, alors même qu'elle ne fait pas partie des premières lignes exploitées par le créateur des omnibus à Paris, Stanislas Baudry, en 1828[81]. Le cheval vient ainsi enrichir les formes de représentation du Madeleine – Bastille. Le cocher, pour sa part, était déjà évoqué comme une figure parisienne[82]. Et c'est la Première Guerre mondiale qui contribua à conférer au Madeleine – Bastille nouvellement motorisé une place dans la mystique parisienne.

La Grande Guerre, creuset du mythe

La guerre éclatant, l'exploitation du Madeleine – Bastille est suspendue, comme sur l'ensemble du réseau, le 1er août 1914. Des tapissières privées assurent épisodiquement un transport de remplacement sur le boulevard[83]. Le service ne reprend qu'en 1916 : le 1er juin, la ligne E est la première remise en exploitation, ce choix s'expliquant par son utilité autant que par la fierté qui l'entoure[84].

La forme automobile de l'omnibus prend ses lettres de noblesse au front pendant la Grande Guerre. Et c'est alors bien l'image du Madeleine – Bastille qui domine, quand bien même cette ligne fut parmi les dernières à être motorisées. La guerre lui offre d'accéder au statut de défenseur de la patrie, rejoignant les fameux taxis de la Marne dans l'imaginaire patriotique (voir p. 192). Quelques textes de fiction ou récits de soldats permettent de se rendre compte de la perception que la France en guerre a eu de ces véhicules automobiles si particuliers. Ainsi, *Les quatre cavaliers de l'Apocalypse*, ouvrage à succès commandé par le président de la République de centre-droit, Raymond Poincaré, au romancier espagnol Vicente Blasco Ibañez et paru en 1917, n'oublie pas les autobus parisiens, le long de la Marne en 1914, au premier rang desquels, ceux de la ligne E[85] :

> *C'étaient des camions réquisitionnés, qui conservaient sous une couche de poussière et de boue durcie les adresses des commerçants auxquels ils avaient appartenu ; et, mêlés à ces véhicules industriels, il y avait aussi d'autres voitures provenant d'un service public : les grands autobus de Paris, qui portaient encore l'indication des trajets auxquels ils avaient été affectés,* Madeleine – Bastille*,* Passy – Bourse*, etc. Marcel les regarda comme on regarde de vieux amis aperçus au milieu d'une foule. Peut-être avait-il voyagé maintes fois dans telle ou telle de ces voitures déteintes, vieillies par vingt jours de service in-*

mentionne le Madeleine – Bastille comme la première ligne ouverte par la CGO et en offre à ses lecteurs deux illustrations. La ligne E n'est pas la première ligne établie par la CGO, qui a ouvert simultanément 25 lignes à Paris au 1er janvier 1856, comme prévu par la concession de 1855.

[81] Elle n'en faisait pas partie *stricto sensu* mais les lignes étant souvent dénommées par leurs terminus, ce détail a son importance. Seule une ligne Bastille – Porte Saint-Martin esquissait le Madeleine – Bastille. Deux lignes, Bastille – Porte Saint-Martin et Porte Saint-Martin – Madeleine, furent exploitées par les Dames blanches la même année. Pour une liste des premières lignes parisiennes, voir Martin (A.), *Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris avec plans, diagrammes et cartogrammes*, Paris, Imprimerie nationale, 1894, pp. 80-88 et Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 30.

[82] Comme par Charles Klein dans le texte présenté p. 53.

[83] Voir Aubry (J.) et Séris (R.), *Les Parisiens pendant l'état de siège*, Paris, Berger-Levrault, 1915, p. 125.

[84] Un avis au public annonce ce retour de l'autobus à Paris le 30 mai 1916 (ARATP, 2R 200). Le lancement du nouveau modèle, le Schneider H, fait la une des actualités cinématographiques (FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*). Pendant deux mois, la ligne E est la seule ligne exploitée.

[85] Blasco Ibañez (V.), *Les quatre cavaliers de l'Apocalypse*, traduction de G. Hirelle, Paris, Calmann-Lévy, 1932, p. 183.

> *cessant, aux tôles gondolées, aux ferrures tordues, qui grinçaient de toute leur carcasse disjointe et qui étaient trouées comme des cribles.*

Albert Thierry, instituteur et écrivain envoyé au front, note pour sa part, le 2 septembre 1914, près de La Fère-en-Tardenois (Aisne) : « *tout le soir nous suivons ce chemin au long des coteaux, rencontrant des autobus, – grande joie, grandes acclamations à Madeleine – Bastille, – des caissons démolis, des chevaux morts [...]*[86]. » Ressort ainsi la métonymie du Madeleine – Bastille personnifié, devenant le symbole de l'ensemble des autobus parisiens. Dans les conditions de guerre, leurs rudes banquettes incarnent même un confort révolu, comme le raconte le général René Chambe, le 14 septembre 1914, non loin de Sissonne (Aisne) : « *on jalouse quelque peu les fantassins du 45e en renfort des divisions de cavalerie. On les blague. Ils se prélassent sur les coussins de Madeleine – Bastille sans s'en faire. Les veinards. C'est la bonne planque. Presque des embusqués*[87]. »

La figure de l'autobus Madeleine – Bastille est également employée pour illustrer le lien entre le front et l'arrière, entre Paris et ses soldats, comme dans ce tableau de Paris que les écrivains Raymond Séris et Jean Aubry publient en 1915, à des fins patriotiques[88] :

> *Quant aux autobus, appelés sous les drapeaux pour servir à l'approvisionnement des troupes, ils étaient tous partis au feu... des cuisines militaires. Nous devions les revoir, de temps en temps, passer sans s'arrêter sur le boulevard. Ils venaient se "refaire" un peu à Paris. Rien n'indiquait plus leur parcours. Était-ce "Madeleine – Bastille", "Clichy – Odéon" ou un autre ? Problème. Chacun de nous croyait reconnaître son autobus habituel. Mais, à la poussière qui les recouvrait, on comprenait qu'ils arrivaient de la guerre et qu'ils avaient rempli leur devoir d'autobus. Nous les trouvions héroïquement culottés. Et puis, ils nous apportaient des nouvelles. Sur leurs vitres et sur leurs parois poussiéreuses, des doigts de soldat avaient tracé des inscriptions : "Bonjour, Chariot" – "Ça va, ça boulotte" – "Bonjour au boulevard", et même, avec un cœur : "Si tu rencontres mes amours, tu leur diras qu'on vit toujours."*

Cet extrait illustre que progressivement s'opère une fusion entre le mythe du boulevard et la figure de l'omnibus Madeleine – Bastille. Pour le poilu, le boulevard symbolise l'arrière, la Belle Époque et ses plaisirs[89]. C'est le lieu fréquenté par les soldats en permission, qu'ils soient parisiens ou provinciaux entre deux trains, qui cristallise ce décalage entre le front et l'arrière que l'historien Pierre Darmon appelle « *le grand malentendu*[90]. »

---

[86] Thierry (A.), « Carnets de guerre », *La grande revue*, décembre 1917, `http://vlecalvez.free.fr/carnetsathierryaout1914.html`.

[87] Chambe (R.), *Adieu, cavalerie ! La Marne, bataille gagnée... victoire perdue*, Paris, Plon, 1979, pp. 282-283.

[88] Aubry (J.) et Séris (R.), *Les Parisiens pendant l'état de siège*, *op. cit.*, pp. 123-125. La préface de l'ouvrage, signée de l'écrivain Maurice Barrès, témoigne, s'il en était besoin, du caractère nationaliste de l'ouvrage.

[89] Rappelons ici ces quelques vers de la *Chanson de Craonne* :

> *C'est malheureux de voir*
> *Sur les grands boulevards*
> *Tant de chasseurs qui font la foire.*
> *Si pour eux la vie est rose*
> *Pour nous, ce n'est plus la même chose.*

(Defente (D.), *Le Chemin des Dames, 1914-1918*, Paris, Somogy, 2003, p. 115)

[90] Voir Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002, réédition, 2004, pp. 85-102. Certaines archives cinématographiques montrent les boulevards sur lesquels l'animation ne baisse guère et où la foule se masse pour attendre les autobus, remis en exploitation en 1916, dont les plates-formes transportent notamment des soldats (voir par

Ainsi, pour un poilu en mal de flânerie boulevardière, croiser un autobus parisien, même transformé pour les besoins du service en véhicule de ravitaillement en viande fraîche ou en ambulance, suscite un sentiment ambigu entre souvenirs heureux de la vie passée et jalousie pour ceux qui n'ont plus d'autobus, mais peuvent encore se promener sur les boulevards. Ce qui explique pour partie pourquoi les autobus croisés au front sont quasi-systématiquement assimilés au Madeleine – Bastille, alors que les véhicules de la ligne représentaient moins de 10 % du parc de la CGO de 1914, mobilisé dans sa totalité. Le mélange des mythes s'opère au front, l'autobus étant le seul élément du système des boulevards à l'épreuve du feu. En tant que participant à la grande œuvre nationale, il devient alors un des éléments de la victoire espérée et son absence des boulevards, jusqu'en 1916, ne semble susciter que des récriminations marginales (voir p. 1061). Même s'ils ont rapidement vieilli du fait du conflit, ce sont des véhicules automobiles modernes qui ont été envoyés au front et non des véhicules hippomobiles, ce qui permet ainsi au Madeleine – Bastille automobile d'acquérir ses lettres de gloire, du fait d'une véritable instrumentalisation par les soldats eux-mêmes.

Cet exemple particulier renvoie à deux éléments problématiques. Premièrement, les formes de souplesse que l'autobus offre au cours du conflit se révèlent essentielles. Ne contrastent-elles pas avec la fixité immuable de l'itinéraire du Madeleine – Bastille, et, par-delà cette simple ligne, de l'ensemble du réseau ? Deuxièmement, l'autobus se charge d'une dimension symbolique et affective réelle qui alimente son image sociale. Au même titre que d'autres modes à d'autres époques, il assume une part de l'identité parisienne. Ce qui nous incite à réfléchir sur les processus de formation des images de chaque mode et du potentiel de crédibilité que leur accorde une époque ou un milieu. Constatons simplement ici que le Paris des années 1910 a retrouvé la foi en un Madeleine – Bastille renouvelé puisque motorisé et qui n'a rien perdu de son aura.

C. Le Madeleine – Bastille entre apogée et déclin au cours de l'entre-deux-guerres

C'est donc bien l'apogée de la ligne, aussi bien du point de vue de la fréquentation que de sa réputation, que connaissent les années 1920. L'interaction entre la chaussée et les sphères créatrices se poursuit sur un mode similaire à ce qu'a pu connaître l'ère hippomobile. Pour autant, les premières difficultés se font jour dès les années 1930, au fur et à mesure que vieillit un matériel usé par une utilisation trop longue que la compagnie tarde à rénover et que naissent de nouvelles concurrences, notamment le métro le long des boulevards, sur fond de crise économique. Ces axes eux-mêmes voient leur mode de fonctionnement évoluer, faisant une place nouvelle aux banlieusards et aux magasins

exemple FI, *Paris 14-18, 1. La vie quotidienne*).

en délaissant une sociabilité antérieure qui avait pourtant alimenté la ligne Madeleine – Bastille et ses nombreuses représentations.

Le Madeleine – Bastille des années 1920, une ligne à succès

Motorisation et Grande Guerre font donc beaucoup pour la célébration du Madeleine – Bastille, sous une forme hippo- puis automobile. Les Années folles s'inscrivent dans cette veine. En 1925, l'écrivain belge Georges Simenon en fait même le symbole des plaisirs de la vie parisienne en proposant de parcourir l'itinéraire de la Madeleine à la Bastille en « *douze arrêts galants*[91]. » Plus prosaïquement, c'est encore sur les Grands Boulevards que les journalistes vont estimer l'impact de la grève du personnel des transports en commun le 10 mai 1920[92].

La sortie de guerre, difficile pour les compagnies de transport, ne l'est pas au plan de la fréquentation et le Madeleine – Bastille renoue avec le succès, demeurant la ligne d'autobus la plus chargée du réseau[93]. Le changement d'autorité organisatrice et de compagnie exploitante se ressent pourtant sur les boulevards. Le Département de la Seine et la STCRP se lancent en effet dans une vaste politique de modernisation de l'offre de transport, qui passe par le développement des services et la rationalisation de la place de l'autobus en ville. Le Madeleine – Bastille illustre ici le processus d'adaptation réciproque de l'espace public et de ces nouveaux modes.

Au début des années 1920, le développement de la fréquentation ainsi que l'augmentation de la taille des véhicules demandent toujours plus de place dans une ville dense[94]. C'est ainsi qu'en 1925 sont rappelées les consignes d'arrivée aux terminus, à « *une vitesse inférieure à 8 Klms à l'heure* » afin d'éviter tout accrochage avec les piétons, nombreux à la Madeleine comme à la Bastille[95]. D'un côté comme de l'autre, le stationnement des autobus se confronte à des plaintes de riverains ou à des règlements de police que les machinistes n'appliquent guère. Il est vrai qu'à chaque terminus, ce ne sont pas moins de six véhicules qui stationnent en permanence dès 1912[96]. Sur la place de l'Opéra, c'est aux autres véhicules que les autobus se confrontent dès 1924, leurs retournements « *[occasion-*

[91] *Madeleine – Bastille en douze arrêts galants* est le titre de la série de contes, initialement publiée dans la revue *Paris plaisirs*, puis éditée dans un recueil : Simenon (G.), *Paris Leste*, Paris, Paris-plaisirs, 1927, *passim*.

[92] « La grève des transports n'a guère modifié la circulation à Paris », *Excelsior*, n° 2 438, 11 mai 1920.

[93] Elle est la première ligne de 1920 à 1923, puis passe au troisième rang. La ligne AK (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), qui dessert également les Grands Boulevards, devient la première ligne parisienne en 1924 (*Annuaire statistique de la Ville de Paris*).

[94] Alors que la longueur d'un omnibus à cheval était de 5,54 m, les matériels motorisés successifs marquèrent une inflation : 7,53 m pour le PB 2, 8,37 m pour le H et 10,43 m pour le H6.

[95] Note STCRP/DEC du 28 janvier 1925 et note STCRP/DEC/Groupe Est du 6 mai 1926 sur la place de la Bastille ; lettre du préfet de police à l'administrateur délégué de la STCRP du 19 août 1921 sur la place de la Madeleine (ARATP, 2R 200). Le film FI, *Paris 1925* montre le terminus du E sur la place de la Bastille.

[96] Note de service CGO/SEP du 6 septembre 1912 (ARATP, 2R 200). Pour banaliser ce stationnement, place de la Madeleine, l'arrêt à gauche boulevard de la Madeleine fut échangé avec l'arrêt devant le marché aux fleurs, afin de correspondre à la circulation à droite (*idem*). C'est ce stationnement sur la place de la Madeleine qui gêne le passage de la poupée sanglante que met en scène l'écrivain Gaston Leroux au début des années 1920 (Leroux (G.), *La machine à assassiner*, Paris Tallandier, 1923, réédition *in La poupée sanglante ; la machine à assassiner*, Paris, Opta, 1969, p. 412).

nant] une gêne sérieuse à la circulation intense sur ce point », selon l'administration[97]. Sur les boulevards, les flux de piétons et d'autobus sont donc progressivement canalisés, dans les années 1920, en raison de l'intensification du flot automobile[98].

Le succès grandissant du Madeleine – Bastille, dont la fréquentation atteint 17,5 millions de voyageurs en 1921, conduit la STCRP à envisager le passage à un véhicule de plus grande capacité, cinq ans à peine après la mise en service des Schneider H à 38 places, l'occupation calculée pour le mois de mars 1921 étant de 121 %[99]. L'étude de véhicules de 48 places à six roues montrant que recette et capacité pouvaient être sensiblement augmentées, quitte à dégrader légèrement la fréquence, il est finalement décidé de passer à cette nouvelle génération de matériel, le Schneider H6, le 17 avril 1923, ce que l'imagerie populaire avait déjà envisagé dès avant la guerre (voir fig. 11, p. 65)[100]. Les boulevards empruntés sont suffisamment larges pour accueillir ces longs véhicules sans qu'une déviation soit nécessaire[101]. L'itinéraire si particulier du Madeleine – Bastille joue là un rôle-clé dans l'adoption d'un modèle qui ne fut finalement diffusé qu'à 51 exemplaires sur le réseau et donc identifié à *l'omnibus des boulevards*.

Fig. 11 – *Carte postale humoristique pressentant les Madeleine – Bastille à six roues (*ca. *1907)*[102]

[97] Lettre du préfet de police à l'administrateur délégué de la STCRP du 18 juin 1924 (ARATP, 2R 200).

[98] Plusieurs courriers entre la Préfecture de police et la STCRP ou notes internes de la STCRP témoignent des difficultés causées par le développement de la circulation et des solutions apportées par les services compétents (Voir ARATP, 2R 200). Le mouvement de régulation de la circulation automobile remonte d'ailleurs à l'avant-guerre, puisque, c'est sur les boulevards, au *carrefour des écrasés* que fut installé le premier *kiosque-signal*, le 10 avril 1912 (sur ce point, voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, pp. 137-139.).

L'autobus tente également de s'adapter aux évolutions de la ville. La ligne est ainsi remaniée à l'ouverture du boulevard Haussmann, le 15 janvier 1927, de façon à le desservir, au prix de difficultés de tracés et d'une dissociation d'itinéraires aller et retour, qui poussent finalement à un retour à la situation initiale au bout d'un mois (lettre STCRP/DEC/164 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 7 janvier 1927, circulaire STCRP/DEC/1559 H du 13 janvier 1927, avis à destination du public et rectificatif STCRP/DEC/1559 H du 14 février 1927 (ARATP, 2R 153)). Pour une vue du nouveau boulevard Haussmann, voir FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*.

[99] Note STCRP/DEC/2 218 du 27 avril 1921 (ARATP, 2R 200).

[100] Note STCRP/DEC du 17 avril 1923 (ARATP, 2R 200).

[101] La ligne AK, également sur les boulevards, en est aussi équipée dans la foulée (conférence d'exploitation commerciale de la STCRP n° 86 du 23 novembre 1923 (ARATP, 2R 153)).

[102] Collection personnelle.

Le prolongement de la ligne les jours fériés de beau temps jusqu'à l'Étoile, mis en place en 1923, s'inscrit dans une volonté de rentabiliser ces véhicules à forte capacité, les jours où les travailleurs ne les empruntent pas. Mais c'est aussi l'application de la logique qui a prévalu depuis les débuts de la CGO et même avant : augmenter l'offre sur les tronçons où la demande est déjà forte, ce que les responsables de l'exploitation estiment être le moins risqué. Les demandes de modification d'itinéraire, notamment de prolongement ou de déviation, sont d'ailleurs nombreuses, émanant d'élus locaux ou de voyageurs, par le biais de pétitions, mais la ligne E, quasi doublée par la ligne AK, semble inébranlable en ce début des années 1920[103]. Le souci commercial de la STCRP passe toutefois par la signalétique et l'image de l'entreprise véhiculée par ses autobus, ce dont témoignent les instructions très strictes concernant leur livrée, l'affichage et les indications à destination du public et les photos de l'époque, montrant des autobus bien identifiés, portant les inscriptions « *E* » ou « *Madeleine – Bastille*[104]. »

Au cours des années 1920, *la ligne des boulevards*, véhiculant l'idée d'animation, de loisirs et de soirées parisiennes, est avant tout une ligne de travailleurs de la banlieue est et sud-est, pris dans un mouvement pendulaire quotidien. L'analyse de la fréquentation du samedi 3 juin 1922, pour laquelle un relevé systématique a été fait par la STCRP, révèle un phénomène assez marqué d'heures de pointe et d'heures creuses, le samedi étant un jour encore largement ouvré à cette époque (voir fig. 12, p. 67)[105]. Le matin, les autobus se remplissent au départ de la Bastille de voyageurs venus en train jusqu'aux gares de la Bastille et de Lyon, le pic étant atteint entre 8 h et 9 h. Suit une période de creux, puis un regain de fréquentation dans chaque sens entre 11 h 30 et 13 h, correspondant à la pause du déjeuner et également au retour chez soi de certains employés pratiquant la semaine anglaise, qui se diffuse à l'époque. L'après-midi, les autobus à destination de la Madeleine connaissent une fréquentation moyenne, alors que ceux en direction de la Bastille se remplissent toujours plus, jusqu'à atteindre un pic entre 17 h 30 et 18 h 45, correspondant au retour des travailleurs vers leur foyer. La soirée, la fréquentation est en baisse continue en direction de la Madeleine, alors qu'en direction de la Bastille, une fréquentation résiduelle de personnes ayant passé leur soirée sur les boulevards ou d'employés des lieux de divertissement se maintient jusque vers 23 h 30.

[103] Voir la liste des différentes demandes pour les années 1921 à 1923 (AP, Pérotin/10 331/56/1/154). Notons ici que la STCRP s'était opposée aux réclamations parues dans la presse en 1926 visant à prolonger le E jusqu'à la place Daumesnil, sous prétexte d'un manque de trafic, d'une bonne desserte déjà assurée de ce secteur et d'un projet en cours de nouvelle ligne de métro (note STCRP/DECE/141 du 25 janvier 1926 (ARATP, 2R 200)).

[104] Voir les instructions successives données pour la signalétique extérieure – girouettes, bandeaux… – et pour l'affichage intérieur. Le moindre flottement en la matière est d'ailleurs repris par la direction comme le prouve la note signée le 11 juillet 1929 par le directeur de l'exploitation commerciale Paul Mariage, frère d'André, dans laquelle il se plaint d'une signalétique défectueuse sur la ligne E suite à un trajet qu'il a effectué (ARATP, 2R 200).

[105] Sur la durée du travail et son évolution voir Chatriot (A.), Fridenson (P.) et Pezet (E.), « La réduction du temps de travail en France entre réglementation tutélaire et négociation encadrée (1814-1978) », *Revue de l'IRES*, n° 42, 2003, *passim*. Nous ne disposons malheureusement pas de données aussi précises pour un jour de semaine ou un dimanche. Toutefois, vu le contexte général, le samedi est probablement très proche des jours de semaine, à l'exception peut-être du pic du déjeuner pouvant correspondre au retour de certains ouvriers ne travaillant pas l'après-midi.

[106] Voir tab. 46, p. 1005. Moyenne mobile d'ordre 3 du nombre de voyageurs sur la ligne par demi-heure de 6 h 45 à 0 h 15.

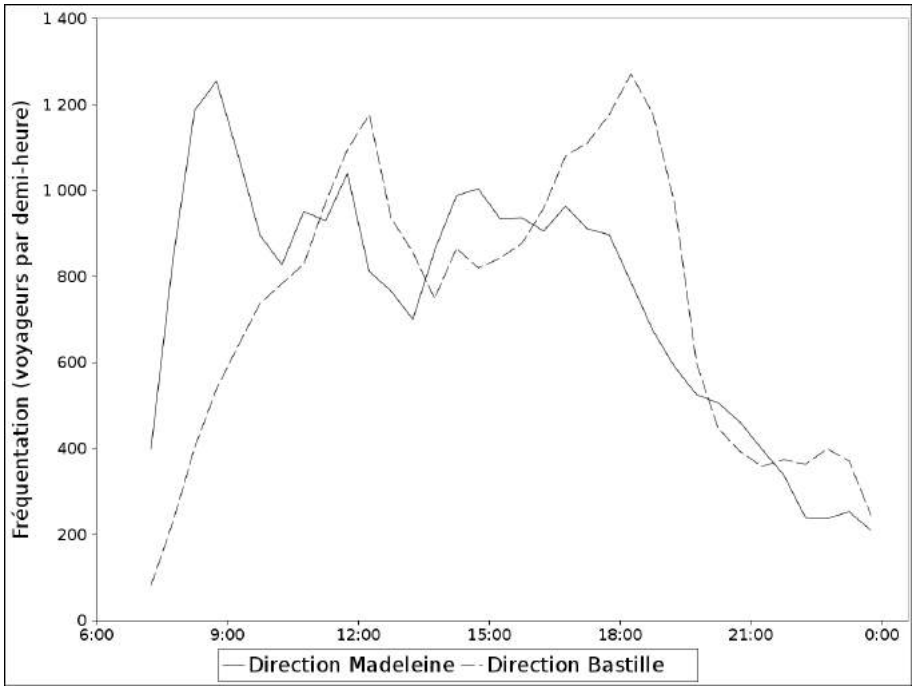


Fig. 12 – *Fréquentation de la ligne E le samedi 3 juin 1922*[106]

La ligne E est donc bien une ligne avant tout marquée par des pratiques quotidiennes pendulaires[107]. Largement empruntée par des banlieusards, correspond-elle à l'image de « *ligne parisienne par excellence* » qu'elle véhicule ?[108] Sans doute, mais pour d'autres raisons que celles habituellement sous-entendues par les chroniqueurs, puisque transporter massivement des travailleurs de banlieue est probablement très représentatif de l'autobus parisien de l'entre-deux-guerres[109]. Il s'agit donc bien de s'interroger sur le décalage pouvant exister entre l'image d'un mode ou d'une ligne et les pratiques réelles. Décalage dont la direction de la compagnie exploitante n'est pas à l'abri. Réciproquement, il s'agit également de comprendre comment une image peut influencer les pratiques. Ainsi en va-t-il souvent des phénomènes de mode, auxquels se trouvent soumis les boulevards, dont la réputation faiblit au milieu de l'entre-deux-guerres.

Nous présentons une moyenne mobile afin de lisser les phénomènes stochastiques (« *Nombre de voyageurs transportés journée du samedi 3 juin 1922 ligne E – Madeleine – Bastille* » (ARATP, 2R 200)).

[107] Ce phénomène a probablement été accentué par l'extension des services ouvriers et des cartes hebdomadaires ouvrières aux lignes d'autobus, décidée par le Conseil général de la Seine le 26 décembre 1929, qui marque la reconnaissance des flux de travailleurs pendulaires. Les services ouvriers sont les services, arrivant avant 8 h 30 au terminus le matin en semaine, sur lesquels la 1re classe était au prix de la 2e, ce qui permettait de remplir ces véhicules sans frais supplémentaire pour les voyageurs, qui n'étaient plus contraints de payer une place de 1re pour pouvoir monter à bord. Les cartes hebdomadaires ouvrières permettaient d'effectuer six allers et retours dans la semaine à bord de ces services ouvriers, le trajet étant fixe et le retour du soir s'effectuant en 2e classe (avis public et circulaire STCRP/DEC/2797 H du 14 janvier 1930 (ARATP, 2R 200)).

[108] Avisse (A.), « Adieu à Madeleine – Bastille », *art. cit.*

[109] Cette étude fine de la fréquentation de la ligne E prouve par ailleurs que les phénomènes d'heure de pointe sont réels dès les années 1920 et ne datent pas uniquement de la société des Trente Glorieuses. André Mariage attribue à la loi des huit heures du 23 avril 1919 un rôle primordial dans la formation d'heures de pointe (Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun pour la desserte des grandes villes et de leur banlieue*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1926, p. 12). Le phénomène est également mentionné, par exemple, dans Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1993, p. 20.

La « *fin du boulevard*[110] »

C'est à cette époque que se renforce le sentiment des contemporains que les Grands Boulevards connaissent un déclin, ce qui confine peu à peu la figure du Madeleine – Bastille dans son état d'objet nostalgique. En effet, l'activité des boulevards s'est modifiée au tournant du siècle et s'est déplacée du boulevard des Italiens vers ceux des Capucines et de la Madeleine. Des cafés ont fermé, comme *Tortoni* en 1893, des banques se sont installées... D'autres pôles de loisirs se sont développés, comme Montparnasse. La fréquentation des lieux, si elle ne diminue pas, évolue elle aussi. L'ouverture du boulevard Haussmann, au cours des années 1920, a offert un accès direct depuis la gare Saint-Lazare à nombre de banlieusards désireux de se rendre sur les Grands Boulevards, avant tout pour leurs grands magasins[111]. Ainsi, si l'animation perdure, sous de nouvelles formes, les principaux chroniqueurs et boulevardiers s'engagent dans une phase de nostalgie insistant sur le déclin de leur *boulevard*. Plusieurs périodes sont simultanément regrettées, l'essentiel étant d'expliquer que le boulevard a connu sa grande époque, avec ses personnages, ses figures et ses omnibus sans lesquels l'archiviste Marcel Poëte « *n'imaginait pas les boulevards*[112]. » L'un des meilleurs exemples de cette littérature est l'œuvre de Simon Arbellot, pour qui « *en 1900 se produit la cassure*[113]. » Lui-même n'avait alors que trois ans !

Ce déclin, perçu sinon réel, n'est pas sans lien avec la croissance de la circulation sur le boulevard depuis le milieu du XIX^{e} siècle, pour lequel Christophe Studény rappelle qu'« *il ne faudrait pas exagérer la puissance du débit de la circulation*[114]. » En la matière, l'historien Mathieu Flonneau note un double mouvement : l'augmentation très forte de la circulation, depuis qu'elle est mesurée dans les années 1880, jusqu'à une stabilisation, autour de 1970, va de pair avec un déplacement de la zone de circulation la plus intense à Paris, qui n'est plus sur les boulevards dès avant 1914[115]. Néanmoins, pour Simon Arbellot « *ces damnés automobiles* » n'ont fait qu'accélérer un déclin de l'animation des boulevards dont « *les revendications ouvrières* », « *l'avènement du Tour de France* » et « *l'apparition des autobus* » sont responsables[116].

Devenus lieu de passage plus que lieu de promenade, lieu traversé plus que destina-

[110] Pour reprendre le titre d'un ouvrage célébrant le boulevard à l'heure de son déclin : Arbellot (S.), *La fin du boulevard*, *op. cit.*

[111] Voir de Moncan (P.), *Les grands boulevards*, *op. cit.*, p. 79. Les grands magasins sont d'ailleurs associés à l'autobus E dans l'évocation qu'en fait le cinéaste Jean-Claude Bernard en 1932 (FI, *Le vrai Paris*).

[112] Cité *in* Flonneau (M.), « Circulez ! », *art. cit.*, p. 99.

[113] Arbellot (S.), *La fin du boulevard*, *op. cit.*, p. 15. Notons toutefois que pour André Billy, dès 1909, « *les derniers boulevardiers sont morts ou à la retraite [...] [mais] le Boulevard a survécu aux boulevardiers* » (Billy (A.), *Paris vieux et neuf*, *op. cit.*, vol. 1, p. 70).

[114] Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 114. Voir aussi *ibid.*, pp. 289-290.

[115] En 1881, 6 000 véhicules passaient au carrefour Drouot au cours des quatre heures de pointe du soir ; en 1970, ce sont près de 30 000 véhicules par jour qui circulaient en ce point (Flonneau (M.), « Circulez ! », *art. cit.*, p. 100). Des données plus précises sur la période 1881-1938 sont présentées dans Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 211.

[116] Arbellot (S.), *La fin du boulevard*, *op. cit.*, pp. 33 et 47.

tion, les boulevards perdent alors progressivement leur présent pour s'enfoncer dans un passé regretté[117]. Le Madeleine – Bastille, comme élément du système boulevardier suit la même évolution. Au fur et à mesure que sa fréquentation baisse et que son matériel construit pendant la guerre vieillit, l'aura de l'ancien Madeleine – Bastille hippomobile et des débuts de l'aventure automobile s'accroît tandis qu'il incarne toujours l'ensemble du réseau parisien. Ainsi, l'écrivain Louis-Ferdinand Céline se souvient-il en 1936 des « *tout premiers autobus, les merveilleux "Madeleine – Bastille" qu'avaient le haut "impérial"* » alors même que la ligne E fut parmi les dernières motorisées et avec des véhicules sans impériale, ce qui témoigne de la force de la ligne qui s'accapare une innovation survenue ailleurs sur le réseau, faisant ainsi preuve d'une forme de cannibalisme[118]. A ses côtés, le fiacre, autre symbole d'une époque hippomobile et boulevardière révolue, est lui aussi célébré, notamment par le biais du succès durable de la chanson éponyme de la vedette Xanrof. Autre curiosité de l'entre-deux-guerres, l'agent à barbe de la Porte Saint-Denis, qui fit circuler nombre de Madeleine – Bastille, illustre également la part que les dispositifs liés à la mobilité prennent alors dans la mystique boulevardière[119]. Ce sont bien ici les interactions entre territoire et modes de transport, dans la sphère des images, qui entrent en jeu. Elles renvoient pourtant à une autre réalité, celle des problèmes d'exploitation rencontrés quotidiennement par la ligne.

Entre l'Exposition coloniale et la banlieue, une confusion croissante

Pour le Madeleine – Bastille, les années 1930 s'ouvrent sur l'Exposition coloniale, qui se tient du 6 mai au 14 novembre 1931 au bois de Vincennes. La veille de l'ouverture, la CMP inaugure un nouveau tronçon de la ligne de métro n° 8, entre *Richelieu-Drouot* et *Porte de Charenton*, reliant ainsi cette exposition quelque peu décentrée au cœur de la ville. Mais c'est également en autobus que les visiteurs viennent découvrir les visages de l'Empire français. La ligne E, qui avait été prolongée jusqu'au carrefour Reuilly – Bercy le 24 novembre 1930, est refondue en trois lignes pour l'occasion : la ligne E (Madeleine – Bastille), la ligne E$^{\text{bis}}$ (Madeleine – Charenton (Écoles)) et la ligne ~~E$^{\text{bis}}$~~ (Madeleine – Porte de Charenton)[120]. Ce remaniement s'inscrit dans le plan général de substitution d'autobus aux tramways, puisque sur cet itinéraire, ces différentes lignes remplacent la ligne de

[117] Le sentiment partagé par ceux qui estiment avoir connu *le boulevard* est illustré par cette citation de Max Aghion :

> *Autrefois, lorsqu'on prenait place sur l'impériale de l'antique omnibus Madeleine – Bastille tiré par trois percherons [...] on respirait avec délices l'odeur de résine des pavés de bois et c'est avec une sérénité joyeuse que l'on traversait les larges avenues verdoyantes où les passants et les fiacres se hâtaient lentement. L'automobile est venue, après 14, bouleverser tout cela. La trépidation d'un mouvement vertigineux, les gaz malodorants des autobus, la cacophonie des trompes et des klaxons ont transformé les paisibles avenues.*

(Aghion (M.), *Hier à Paris*, *op. cit.*, pp. 29-30, cité *in* Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 279-280)

[118] Céline (L.-F.), *Mort à crédit*, Paris, Denoël & Steele, 1936, réédition, Paris, Gallimard, 1979, p. 308.

[119] Il s'agissait de l'agent Leclerc, surnommé *Vercingétorix* et virtuose du bâton blanc pendant l'entre-deux-guerres. Pour une photo, voir Demory (J.-C.), *Les autobus de chez nous*, Paris, MDM, 1996, p. 40.

[120] Le remaniement a eu lieu le 11 mai 1931. Pour le prolongement à Reuilly – Bercy voir l'avis public (ARATP, 2R 200). Pour les créations de lignes à l'occasion de l'Exposition coloniale, voir le procès-verbal de la conférence sur place du 5 mai 1931 (ARATP, 2R 200). Voir également Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue*, *op. cit.*, p. 239.

tramway n° 24 (République – Maisons-Alfort)[121]. Les pouvoirs publics maintiennent ainsi deux modes de transport pour desservir la porte de Charenton depuis Paris, le métro d'une part et l'autobus de l'autre, pour ceux qui, comme le précise un des dirigeant de la STCRP, Paul Mariage, « *préfèrent les transports de surface*[122]. »

A la fin de l'Exposition coloniale, s'il n'est pas question de fermer le métro, le prolongement du réseau d'autobus se trouve vite contesté. Malgré des ajustements d'itinéraire, aux dysfonctionnements des lignes E^{bis} et ~~E^{bis}~~, équipées de matériel vieillissant encore sur bandages, vient s'ajouter l'opposition des voyageurs et élus de l'historique Madeleine – Bastille[123]. En effet, la desserte des boulevards est assurée simultanément par la ligne E, dont le service a été réduit pour créer les nouvelles lignes, et la ligne E^{bis}[124]. Mais les véhicules de cette dernière arrivent déjà complets à la Bastille, si bien que les utilisateurs du centre de Paris ne peuvent plus prendre place à bord de cette ligne « *bien connue des Parisiens* » comme le précise le conseiller municipal Eugène Florent-Matter, ancien de la Ligue des Patriotes et proche de *L'Écho de Paris*[125]. Un mouvement d'habitués et d'élus demande donc le retour à l'état initial, soit la suppression de la ligne E^{bis} et donc de tout lien direct entre le centre et la banlieue. Ils obtiennent en partie gain de cause lorsque le terminus du E^{bis} est ramené de la Madeleine à la République le 30 juillet 1934. Le E^{bis} retrouve ainsi l'itinéraire du tramway n° 24 disparu, ce que traduit sa nouvelle appellation fort complexe : E^{bis}/24[126]. Bel exemple du cannibalisme qui peut prévaloir entre lignes de transport en commun de surface et des enjeux des liaisons entre Paris et sa banlieue.

Toutefois cette confusion, à laquelle s'ajoutent des difficultés de coordination avec la ligne jumelle AK, suscite une forte désaffection des habitués du Madeleine – Bastille[127]. La chute de fréquentation du E, initiée au milieu des années 1920, est donc aggravée par

[121] La concurrence du métro a d'ailleurs été avancée, dans ce cas précis, pour justifier la substitution et le passage à un mode de transport réputé plus souple. Cette nouvelle configuration, dans laquelle le tramway s'arrête aux portes de Paris, pose des problèmes complexes de *transbordement*, c'est-à-dire de correspondance, de priorité entre voyageurs et de tarification. Ce sont essentiellement les habitants de banlieue qui subissent ces désagréments.

[122] Note du 3 février 1931 adressée au DGEST (ARATP, 2R 200).

[123] Sur les remaniements mineurs à la porte de Charenton, voir le procès-verbal de la conférence sur place du 15 mars 1932 et la lettre du préfet de police à l'administrateur délégué de la STCRP du 16 avril 1932 (ARATP, 2R 200) ; sur les dysfonctionnements, voir la question des conseillers communistes Jean Garchery et Louis Castellaz (*BMO*, 10 mars 1932) et les plaintes des voyageurs sur l'état du matériel (ARATP, 2R 200).

[124] Des réductions de service sont engagées par la STCRP dès la mise en place des deux lignes le 8 juin 1931 (note au DGEST du 11 juin 1931 (ARATP, 2R 200)). Elles se poursuivent le 29 juin 1931 par une baisse de 22,2 % de l'offre de service (note au DGEST du 27 juin 1921 (ARATP, 2R 200)). Le parc de la ligne E passe ainsi progressivement de 24 à 14 voitures (note manuscrite interne à la STCRP de 1932 (ARATP, 2R 200)). La fréquence de la ligne est réduite, l'intervalle entre deux autobus étant de 5 minutes de 7 h 30 à 9 h à comparer à la cadence à la minute d'avant la motorisation (lettre du directeur général de l'exploitation et des services techniques de la STCRP au préfet de la Seine du 22 janvier 1932 (ARATP, 2R 200)).

[125] *BMO*, 11 décembre 1931. Le siège de *L'Écho de Paris* était justement depuis 1902 au 6, place de l'Opéra.

[126] Voir la lettre STCRP/DEC/7 660 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 25 juillet 1934 et la circulaire STCRP/DEC/4 176 du 25 juillet 1934 relatives à la réorganisation des lignes et l'avis public l'annonçant (ARATP, 2R 200).

[127] Le conseiller républicain national Georges Contenot se plaint des espacements aléatoires entres les véhicules des deux lignes (note STCRP du 15 octobre 1930 (ARATP, 2R 200)). Les questions de correspondance suscitent également des plaintes de voyageurs, comme celle de Georges Lareur le 30 août 1934 (ARATP, 2R 200). Les cadres d'exploitation de la STCRP ne peuvent que constater l'impossibilité de mieux coordonner les lignes E et AK (note STCRP/DEC/Groupe Est du 1er mars 1929 (ARATP, 2R 200)).

les réaménagements d'exploitation au début des années 1930. A la crise économique, qui réduit la fréquentation du réseau en général, viennent s'ajouter, ici, plusieurs facteurs. La concurrence du métropolitain est difficile à estimer mais doit jouer un rôle sur les trajets longs, permettant de se soustraire à une densité de circulation automobile qui devient critique[128]. L'autre explication majeure est liée à la spécificité du Madeleine – Bastille. Ligne du centre de Paris, largement utilisée par des banlieusards, elle n'est plus fréquentée par une population aisée qui a déserté le boulevard ou a choisi d'y circuler en automobile[129].

Vers la fin du Madeleine – Bastille

La ligne E entre ainsi au début des années 1930 dans le cercle vicieux de la réduction de l'offre au fur et à mesure que la demande chute (voir fig. 13, p. 72). La STCRP dispose en effet d'un outil d'ajustement de l'offre à la demande, le « *rapport quotidien sur la productivité des lignes* » mettant en balance recettes et dépenses ce qui résume le tropisme de l'exploitant pour les questions de rentabilité[130]. Un tel outil incite d'ailleurs à nous questionner plus généralement sur les modes de représentations qu'emploie l'exploitant. Ici la rentabilité des lignes E et E^{bis} est jugée trop faible, d'autant plus que la ligne E, équipée de véhicules à forte capacité, n'a un rendement que légèrement supérieur à la moyenne du réseau.

Alors que la recette par voiture de la ligne E était égale à celle de la ligne AK au premier semestre 1930, elle s'est effondrée depuis l'ouverture de la ligne de métro n° 8, avant même le remaniement causé par l'Exposition coloniale et malgré l'apport de fréquentation de cet événement[132]. La première explication apportée par la STCRP est liée au tableau de marche qui a été mal conçu lors du remaniement de juin 1931 et qui occasionne donc de fortes dépenses d'exploitation[133]. Mais sont également mis en cause la lenteur du matériel, l'encombrement de la voirie sur cet itinéraire si particulier et les retournements intempestifs qui nuisent à la régularité du service[134]. Pour la vitesse, la comparaison est

[128] Ouverture d'un nouveau tronçon de la ligne n° 9 entre *Richelieu-Drouot* et *Porte de Montreuil* le 10 décembre 1933.

[129] La gare Saint-Lazare était la gare de banlieue la plus chargée de Paris en 1935 avec 28 000 voyageurs de banlieue entre 18 h 15 et 19 h 15, contre 10 500 chacune pour les gares de la Bastille et de Lyon (Cazes (C.), *La réorganisation des transports publics dans la région parisienne*, mémoire, sous la direction d'Henri Sellier, Institut d'urbanisme de Paris, 1936, p. 26).

[130] Rapport STCRP/DECE/927 du 31 juillet 1934 (ARATP, 2R 200). En l'occurrence, l'ajustement du service s'opère avec un objectif de recette de 6 F (3,21 € de 2006) par km.voiture (rapport STCRP/DEC/Groupe Est du 13 septembre 1931 (ARATP, 2R 200)).

[131] Voir tab. 44, p. 999 (statistiques de la STCRP (ARATP, 4R 84 à 101 et AP, Pérotin/10 331/56/1/156) et *Annuaire statistique de la ville de Paris*). Il faut mentionner le prolongement de la ligne E à Reuilly – Bercy du 24 novembre 1930 au 11 mai 1931 qui fausse légèrement la comparaison pour les années 1930 et 1931. L'orientation générale étant à la baisse, cette dernière est donc, sur l'itinéraire traditionnel Madeleine – Bastille, plus forte qu'il n'y paraît.

[132] Les recettes atteignent un point bas en juin 1932, avec 497 F (290 € de 2006) de recette par voiture contre 734 F (428 € de 2006) pour la ligne AK et 616 F (359 € de 2006) pour l'ensemble du réseau d'autobus (rapport STCRP/DECE/1 120 du 10 décembre 1932, p. 2 (ARATP, 2R 200)).

[133] *Ibid.*, p. 4.

[134] Les avis des différents services de la STCRP divergent sur ces points sans qu'il soit possible de trancher. L'ensemble des causes évoquées semble probable (note STCRP/DEC/1 954 du 25 janvier 1933 (ARATP, 2R 200)).

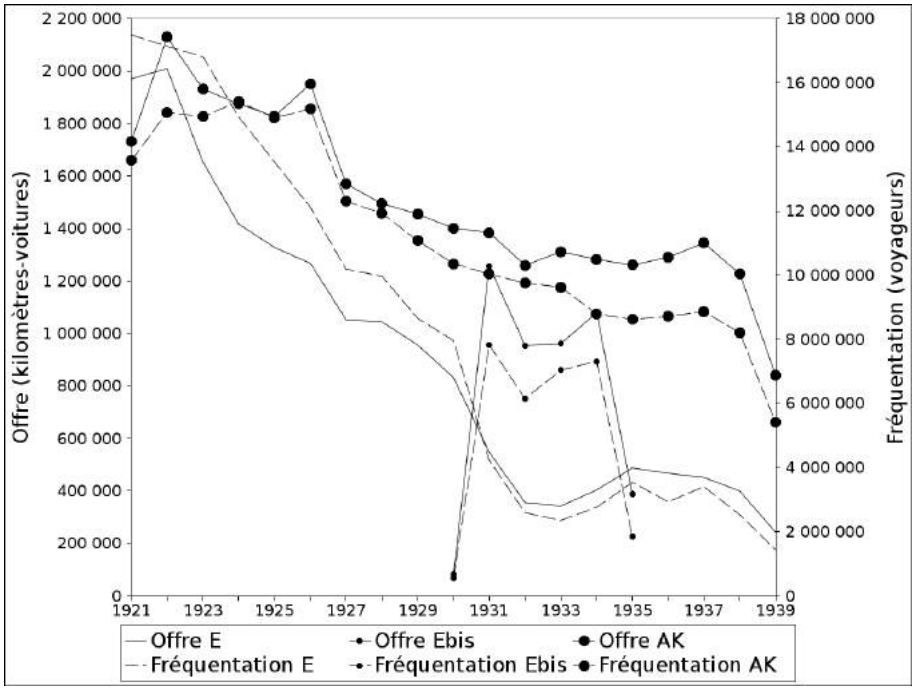


Fig. 13 – *Offre et fréquentation sur les lignes E, E^{bis} et AK (1921-1939)* [131]

effectuée avec la ligne AT (Porte de Neuilly – Place Voltaire), dont les véhicules modernes, les Renault TN, parcourent les boulevards à 10,6 km/h aux heures de pointe et 19,6 km/h aux heures creuses, contre respectivement 9 et 13,7 km/h pour ceux de la ligne E. Ainsi, si la différence est faible aux heures de pointe, les vieux H6 de la ligne E, lourds et peu puissants, ne parviennent pas à accélérer suffisamment pour pouvoir atteindre des vitesses importantes aux heures creuses, alors que la STCRP estime qu'il existe un fort potentiel de voyageurs sur cette ligne[135]. L'argument en faveur d'un changement de matériel est même « *d'améliorer la circulation sur les grands boulevards* » selon la demande faite dès 1932 par la STCRP au préfet de police[136]. Ainsi, dans le cas du Madeleine – Bastille, ce n'est donc plus pour lui-même que l'on promeut l'autobus, mais pour la moindre gêne qu'il cause aux automobilistes.

Ce changement de matériel n'intervient toutefois qu'à partir du 5 décembre 1937, en raison d'un double facteur limitant[137]. Premièrement, la STCRP était à l'époque en pleine substitution de ses tramways par des autobus, ce qui mobilisait les capitaux et les capacités des usines automobiles, notamment celles de Renault, et empêchait donc un renouvellement du matériel sur une ligne déjà équipée d'autobus. Deuxièmement, certains

[134] rapport STCRP/DECE/1 120 du 10 décembre 1932, p. 4 (ARATP, 2R 200).

[135] Il est probable que la vitesse du flux de circulation général soit plus faible en 1929 qu'avant la guerre (Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 283).

[136] Lettre du préfet de police à l'administrateur délégué de la STCRP du 24 mars 1932 (ARATP, 2R 200).

[137] Il permet de réduire de 15 à 12 voitures le parc de la ligne, pour un service équivalent. Le temps de parcours, qui variait de 19 à 30 minutes, oscille désormais entre 15 et 25 minutes, ce qui correspond à des vitesses commerciales de 11,5 à 19,2 km/h contre 9,6 à 15,2 km/h précédemment. En 1931, la ligne AK parcourait son itinéraire à la pointe du soir en 38 minutes (note STCRP/DEC/5 728 du 6 mai 1931 (ARATP, 2R 200)).

cadres de la STCRP, peu enclins à lancer leurs nouveaux véhicules dans « *l'encombrement des Grands Boulevards* », qui les empêcherait de profiter des gains de vitesse pour réduire le parc nécessaire au service, entretenaient une réticence à tout changement de matériel sur le E[138]. Les plaintes de voyageurs contre les pannes à répétition et le manque de chauffage et d'éclairage à bord s'étaient pourtant multipliées et il avait été envisagé d'opérer le changement pour l'Exposition internationale d'arts et techniques de 1937, ce qui ne put être tenu[139].

Ce changement de matériel se télescope avec une augmentation de 50 % des tarifs, la première depuis 1930, qui empêche d'estimer son effet sur la fréquentation ; le trajet Madeleine – Bastille passe ainsi de 1,20 F (0,61 € de 2006) à 1,80 F (0,92 € de 2006)[140]. Ainsi, si la recette par km.voiture progresse de 35 % entre janvier 1937 et février 1938, la fréquentation poursuit sa chute : - 25,77 % entre 1937 et 1938. Les réductions de service se poursuivent donc tous azimuts : baisse de la fréquence en soirée, suppression de services ouvriers, suppression des premiers services qui roulaient à vide...[141] La logique appliquée par la STCRP est celle de l'offre qui suit la demande, c'est-à-dire que la moindre baisse de fréquentation provoque une réduction de service. Pour autant, l'application de ces recettes n'est pas efficace, puisque, si la STCRP s'y retrouve, ce n'est pas le cas du voyageur, d'autant que, comme le note l'inspecteur de ligne Marchand en 1938, « *les fréquences actuelles déjà très faibles [ont] pour conséquence de rejeter les usagers vers d'autres moyens de transport*[142]. »

Malgré les réductions de service engagées depuis le début des années 1930, les comptages effectués le mardi 15 octobre 1935 révèlent que seules 4,4 % des courses contrôlées comptaient plus de 40 voyageurs, dont une seule en surcharge[143]. Pour autant, la solution consistant à augmenter la fréquence n'est pas simple à appliquer puisqu'elle n'entraîne pas de hausse mécanique rapide de fréquentation. L'expérience est menée en novembre 1939, sur une courte période[144]. Et si une hausse de fréquentation de 16,91 % suit l'amélioration

[138] Louis Castellaz demande un changement de matériel dès 1932, ce qui est également l'avis de Louis Bacqueyrisse, n° 2 de la STCRP (lettre STCRP/DEC/3 110 du directeur général de l'exploitation et des services techniques de la STCRP au conseiller Louis Castellaz du 21 mars 1932 (ARATP, 2R 200)). Des réticences existent toutefois au sein même de la STCRP (note STCRP/DEC/2452 du 26 février 1931 mentionnant les réserves de l'ingénieur Pons (ARATP, 2R 200)). Les craintes sont fondées sur l'idée qu'en commençant par les boulevards, la prime des receveurs de la ligne E, dont les véhicules sont de très forte capacité, ne soit réclamée par les receveurs des autres lignes, équipées des nouveaux véhicules également de forte capacité. Des raisons techniques de remisage sont aussi avancées. Ces raisons l'emportent puisque la ligne E n'est finalement équipée de 13 véhicules TN 4 H P qu'en 1938 (rapport STCRP/DECE/Groupe Est du 23 février 1938, p. 1 et lettre STCRP/DEC/9 830 de l'administrateur délégué de la STCRP au chef du service technique des transports en commun du 23 décembre 1937 (ARATP, 2R 200)).

[139] Voir la lettre de Madeleine Sanel au directeur de la STCRP du 14 janvier 1937 à propos des voitures « *en panne et pas chauffées l'hiver* » et l'enquête interne de la STCRP qui confirme le bien fondé de cette plainte (ARATP, 2R 200).

[140] Comme le souligne le cadre de la STCRP Louis Lagarrigue dans la note STCRP/DEC/Groupe Est/1 738 du 23 février 1938 (ARATP, 2R 200).

[141] *Idem.*

[142] *Idem.*

[143] Rapport STCRP/DECE/1 059 du 13 novembre 1935, p. 3 (ARATP, 2R 200). Si l'occupation moyenne est de 20 voyageurs au niveau du boulevard Haussmann, elle n'est que de 10,5 au niveau de la rue Oberkampf.

[144] Rapport STCRP/DEC du 28 novembre 1939 (ABUS, Ligne 20). Elle est conduite sur la ligne E/AK, issue de la fusion entre les lignes E et AK.

du service, elle se traduit par une baisse des recettes de 23,50 %, puisqu'elle provoque un report sur la 2e classe des voyageurs qui étaient auparavant contraints de monter en 1re. L'enjeu est donc bien celui de l'adaptation de l'offre à la demande, les pouvoirs publics et l'exploitant peinant à trouver un point d'équilibre satisfaisant pour l'ensemble des acteurs. Cet ajustement est un des thèmes récurrents de l'exploitation d'un réseau d'autobus et mérite donc toute notre attention.

Dans un réseau dont la configuration est très enchevêtrée, les lignes anciennement exploitées par tramways venant s'ajouter aux lignes d'autobus préexistantes, la coordination s'impose comme une question majeure. L'idée de fusionner les lignes E et AK, aux itinéraires très largement superposés, n'est jamais sortie de l'esprit de l'administration, soucieuse du déficit des transports de surface[145]. La constitution en 1938, d'un Comité des Transports parisiens (CTP), chargé d'améliorer la coordination, est donc l'occasion pour imposer la fusion complète des deux lignes à la STCRP[146]. Le principal problème est lié à la capacité d'accueil des terminus des gares de Lyon et Saint-Lazare, les autobus du E devant être reportés de la Madeleine et la Bastille à ces pôles déjà chargés. Afin d'éviter cet engorgement, des retournements sont donc prévus en des terminus intermédiaires, qui finalement ne font que reconstituer, à nouveau, une ligne entre la Madeleine et la Bastille. Mais ce sont aussi des raisons symboliques qui poussent la STCRP à défendre la ligne E, « *étant donné son caractère spécial (très vieille ligne fréquentée par les provinciaux et les étrangers)*[147]. » Ce qu'aucune étude n'a prouvé, les analyses de fréquentation ayant plutôt tendance à montrer une forte utilisation pendulaire, qui ne peut être le fait que d'habitants de la banlieue est et sud-est. La décision est finalement prise le 13 juin 1939 par le CTP[148]. Comme l'explique le conseiller Émile Cresp, maire socialiste de Montrouge[149] :

> *[Cette décision vise à] maintenir la desserte des grands boulevards de bout en bout par une ligne de surface, ce qui ne laisse pas de présenter un certain intérêt touristique, notamment pour la partie comprise entre la place de la Madeleine et la place de l'Opéra ; de plus, la conservation du très vieil indice E sera bien accueillie par le public parisien.*

Annoncer comme *L'Intransigeant* que « *la T.C.R.P. a prononcé son arrêt de mort* » est donc assez loin d'une situation qui laisse à la CMP, influente au CTP et dont deux

[145] C'est ainsi que dès le 22 septembre 1924 avaient été fusionnées les lignes E et AK le soir après 20 h 30, puis le 9 janvier 1927, les dimanches et jours fériés tout en incluant des retournements demandés par l'administration, pour finalement retrouver la ligne E (sur la jonction le soir, voir le *BMO* du 24 septembre 1924, la circulaire STCRP/DEC/494 H du 16 septembre 1924 et l'avis public (ARATP, 2R 200) ; sur la jonction les dimanches et fêtes, voir la lettre STCRP/DEC de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 5 novembre 1926 proposant la mesure, la circulaire STCRP/DEC/1 542 H du 20 décembre 1926 la mettant en œuvre (ARATP, 2R 200) et la note PS/STT-720/901-13 410 l'autorisant (AP, Pérotin/10 331/56/1/253) ; les retournements se font en début d'après-midi à la Bastille et en fin d'après-midi à la Madeleine pour permettre aux voyageurs de passer leur après-midi sur les boulevards). Ce jumelage avait été supprimé lors du prolongement de la ligne E à Reuilly – Bercy en 1930 (note STCRP/DEC du 20 mai 1930 (ARATP, 2R 200)).

[146] Mémento de la séance du CTP du 24 juin 1938, p. 1 (ARATP, 2R 153).

[147] Citation du directeur général de l'exploitation et des service techniques de la STCRP Louis Bacqueyrisse (*idem*).

[148] Le projet initial, présenté dans le programme préfectoral de coordination du 23 novembre 1937, à partir duquel le CTP a travaillé, prévoyait la suppression totale de la ligne E et le maintien de la ligne AK.

[149] *BMO*, 12 et 13 juillet 1939.

lignes desservent les Grands Boulevards, un rôle bien plus certain dans la disparition de la ligne E, ligne phare du réseau de surface[150]. Le Madeleine – Bastille apparaît comme un luxe que Paris en crise ne peut plus s'offrir : comme l'écrit le chroniqueur André Avisse, « *l'ère des restrictions n'étant pas terminée, Madeleine-Bastille est condamné*[151]. » Cette disparition de forme, puisque la ligne continue d'être exploitée sous l'indice $^{E}/_{AK}$, rappelant ainsi les deux lignes qu'elle remplace, avec un itinéraire allongé de part et d'autre et que des services partiels assurent toujours le trajet de la Madeleine à la Bastille, révèle la lenteur des processus décisionnels en matière de transport public dans l'entre-deux-guerres. Alors même qu'il s'agit d'un mode réputé souple, il ne faut pas moins de deux ans pour mener à bien un projet, pour lequel le CTP dispose des pouvoirs nécessaires. Si bien que ce n'est qu'après la déclaration de guerre et la suspension du trafic des autobus que la ligne fusionnée voit le jour.

III. Le Madeleine – Bastille après le Madeleine – Bastille, depuis la Deuxième Guerre mondiale

La fin des années 1930 marque donc la disparition de la ligne de la Madeleine à la Bastille, pour des raisons de coordination mais également à cause du conflit mondial, qui, en raison des réquisitions et de la pénurie de matières premières, désorganisa totalement le réseau de surface des transports parisiens, les lignes maintenues étant, pour l'essentiel, exploitées en banlieue. Si la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) reprend à la Libération l'itinéraire des boulevards, les conditions d'exploitation sont fondamentalement changées par l'intensification du flux automobile. La figure du Madeleine – Bastille tend elle aussi à évoluer pour s'identifier toujours plus à celle d'un véhicule hippomobile[152]. Avec le temps, elle marque toutefois une certain recul. Le mythe semble s'éteindre en même temps que l'autobus s'enlise dans la congestion. Mais le dernier tiers du siècle suscite un renouveau du système, aussi bien sur la chaussée qu'en termes d'image de l'autobus sur les Grands Boulevards.

[150] Avisse (A.), « Adieu à Madeleine – Bastille », *art. cit.* L'argument essentiel qui a conduit à cette fusion est une réduction du coût annuel pour la STCRP – 10 000 F (4 198 € de 2006) estimés – mais surtout une augmentation de la fréquentation du métro – 250 000 F (104 955 € de 2006) de recettes supplémentaires attendus.

[151] *Idem.*

[152] Le retour du Madeleine – Bastille hippomobile le long des boulevards le temps d'une reconstitution est une figure récurrente, par exemple en 1936 ou en 1946, comme si le mythe pour être célébré avait besoin d'être régulièrement incarné (pour celle de 1936, voir *La mémoire de Paris, 1919-1939*, Paris, Mairie de Paris, 1993, pp. 86-87 ; pour celle de 1946, voir INA, *Les actualités françaises*, 17 octobre 1946 ; voir aussi PRATP, 150 603 à 150 605 pour une reconstitution au moment de travaux à la station de RER *Auber* en 1982). Assez différente est celle de 1941, puisque c'est pour combler l'absence d'exploitation sur le boulevard, due à la guerre, que le journal *Le Matin*, l'un des principaux quotidiens parisiens, dont le siège se trouve 6, boulevard Poissonnière, met en place un service de remplacement, intitulé *Madeleine – Bastille 1941*, à l'aide d'un vieil omnibus hippomobile (pour des images, voir FI, *Au temps des fiacres* et INA, *Les actualités mondiales*, 21 novembre 1941). L'itinéraire et les arrêts sont ceux de la ligne E. Le rapport STCRP/DE/3 196 du 19 juin 1941 précise que les animaux « *sont lourds et trottent péniblement.* » Ils parcourent la ligne en 45 minutes environ et effectuent trois aller-retour dans la journée. Les voyageurs sont transportés gratuitement sur présentation du journal. L'initiative est jugée par la STCRP comme « *une rétrospective diversement appréciée* » (ABUS, Ligne 20). Sur ce point voir également Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 339.

A. La Deuxième Guerre mondiale et les Trente Glorieuses, de l'absence à l'enlisement

L'année 1939 marque effectivement l'entrée dans une période sombre de l'autobus sur les boulevards, période qui s'étend jusqu'aux années 1960. La guerre le prive d'abord de toute exploitation avant que le Madeleine – Bastille trouve en la ligne 20 une héritière, qui reprend dans l'enthousiasme son itinéraire. Mais l'engouement automobile et l'évolution du contexte urbain condamnent ses autobus à se frayer un chemin sur un espace public qui leur est de moins en moins favorable. La spirale des baisses de vitesse et de fréquentation s'amorce alors tandis que faiblissent les dernières lueurs du mythe des Grands Boulevards.

La guerre, chant du cygne du Madeleine – Bastille ?

Après l'interruption de l'exploitation sur l'ensemble du réseau le 2 septembre 1939, en raison de la mobilisation générale, *l'autobus des boulevards*, désormais $^{E}/_{AK}$, reprend du service le 4 septembre[153]. Il fait partie des lignes exploitées pendant la drôle de guerre, d'une part pour sa liaison directe de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon et d'autre part pour les voyages à petits parcours qu'il assure. En effet, une étude d'avril 1939 avait montré que les voyageurs parcourant moins d'une section étaient la grande majorité de la clientèle et qu'ainsi, le métro ne représentait pas une concurrence réelle pour cette ligne, puisque, comme le note un rapport interne à la STCRP, « *sur les artères importantes le développement des moyens de transport conduit à une augmentation générale du trafic*[154]. » Du moins peut-on estimer que le métro avait fini de capter les voyageurs susceptibles de se reporter sur lui, depuis l'ouverture des lignes n° 8 et 9 sur les Grands Boulevards en 1931 et 1933. La ligne des boulevards présentait donc une utilité suffisante pour faire partie des lignes maintenues et constituer une concurrence crédible au métro, ce dont témoigne d'ailleurs le projet ambitieux que la STCRP développe en octobre 1939 : « *Itinéraire proposé pour la ligne* $^{E}/_{AK}$*, Concurrence de la ligne de Métro n° 8*[155]. » Ces arguments ne tiennent plus lors de la déroute française, lorsqu'il s'agit d'exploiter dans Paris et en banlieue un réseau de surface minimal, avec des approvisionnements défaillants en carburant et en huile et un matériel roulant usé. Le métro est alors jugé suffisant par la techno-structure, si bien que la ligne $^{E}/_{AK}$ disparaît définitivement le 16 mai 1940[156].

[153] La ligne voit son itinéraire temporairement modifié entre la République et la Bastille, afin de desservir le boulevard Voltaire jusqu'à la Nation, privé d'autobus du fait de la guerre, ce qui suscite des plaintes d'habitués des autobus parisiens, comme cette voyageuse, réfractaire au métro « *à raison de l'énorme affluence, et aussi par suite du trajet à faire dans les stations* » (lettre de Leroux au directeur de la STCRP le 19 octobre 1939 (ABUS, Ligne 20)). L'itinéraire traditionnel est repris dès le 2 novembre, la ligne 34 assurant finalement la desserte du boulevard Voltaire (voir l'avis public (ABUS, Ligne 20)).

[154] Ce constat est fait après la réouverture de la ligne de métro n° 8, le 25 septembre 1939 et qui s'est traduite par une augmentation de la fréquentation de la ligne d'autobus $^{E}/_{AK}$ (rapport STCRP/DEC/3 954 du 3 octobre 1939, p. 2 (ABUS, Ligne 20)).

[155] *Idem* ; il s'agit du tracé de la ligne le long de celle de métro n° 8, utilisant l'idée d'une desserte fine par l'autobus à l'heure où plusieurs stations de métro étaient fermées.

[156] Faute d'autobus, l'itinéraire entre la Madeleine et la Bastille s'ouvre à d'autres modes de transport, comme les patins à roulettes lors d'une course annuelle entre 1941 et 1943. Cette course est remportée en 1941 et 1943 par le champion

La Deuxième Guerre mondiale confirme le statut du Madeleine – Bastille automobile dans l'imaginaire parisien et plus largement français, mais sur un mode moins glorieux. Si la ligne E a officiellement disparu en septembre 1939, dans une fusion avec la ligne AK précipitée par la guerre, son appellation reste largement employée, dans différents contextes. Juste après la guerre, l'intellectuel Raymond Maire compare encore la France défaite à « *l'autobus Madeleine – Bastille [qui] allonge son cadavre urbain* », la ligne E retrouvant ainsi le caractère symbolique d'une époque révolue, fût-elle celle de l'entre-deux-guerres, cette fois[157]. Mais c'est également elle que l'on retrouve aux heures les plus noires des transports parisiens, comme dans ces souvenirs d'Armand Guilberg, dont la famille fut déportée : « *remontant dans l'appartement maintenant vide, je vis les autobus familiers de la ligne "E", les fameux Madeleine – Bastille, emmenant leurs "cargaisons" d'innocents, condamnés d'avance pour crime de naissance*[158]. » Là encore, le contingent des autobus de la ligne E ne représentait qu'environ 20 véhicules, mais tout autobus parisien est reconnu comme un Madeleine – Bastille.

C'est également à cette ligne mythique que pensent l'infirmière Zizon Bervialle et ses camarades, *les Rochambelles*, lorsqu'il s'agit de baptiser leur ambulance américaine prête à se lancer dans la libération de la France du joug nazi à partir du sol britannique. Après avoir rempli leur mission, infirmières et matériel jouissent d'un repos mérité : « *émues, joyeuses, mais épuisées de fatigue et de sommeil, nous nous endormons bien avant la nuit, dans "Madeleine-Bastille" qui se sent un peu chez elle... au Jardin des Plantes*[159]. » Un reflet de la place toute particulière qu'occupe le Madeleine – Bastille : il représente toujours plus les autobus parisiens, voire la capitale dans son ensemble, dans ses heures glorieuses comme dans ses heures sombres.

L'après-guerre marque une évolution nouvelle du mythe. Le Madeleine – Bastille n'a plus qu'une existence imaginaire, dont il est possible de percevoir un lent effacement, puisque le réseau est totalement remanié à la Libération[160]. Se pose ainsi la question de la nécessaire existence de l'objet pour la mythologie technique. Le mythe doit-il avoir un support matériel ? Le cas du Madeleine – Bastille tend à prouver que sans un tel support, si le mythe ne disparaît pas, du moins s'affaiblit-il. Ainsi, au fur et à mesure que l'autobus décline en fréquentation comme en image, au long des Trente Glorieuses, ce mythe, dont

parisien Louis Fichaux en une vingtaine de minutes devant une foule enthousiaste. Les actualités qui relatent l'événement font directement allusion à l'autobus Madeleine – Bastille (voir INA, *Les actualités mondiales*, 26 septembre 1941 et INA, *France Actualités*, 22 octobre 1943).

[157] Maire (R.), « Book Review of Lunel, Armand, *Par d'étranges chemins*, Monaco, L. Jaspard, 1946 », *The French Review*, vol. 21, n° 1, octobre 1947, pp. 67-68.

[158] Guilberg (A.), *Kaddish pour les miens, Chronique d'un demi-siècle d'antisémitisme*, Paris, L'Harmattan, 1995, p. 240. Notons que la réédition de cet ouvrage en 2004 aux éditions Mille et une nuits est illustrée par une photo d'autobus réquisitionné pour les rafles opérées à Paris sous contrôle de l'armée allemande.

[159] Bervialle (Z.), *Au volant de Madeleine – Bastille, Petites histoires vécues par une ambulancière de la Division Leclerc de Rabat à Berchtesgaden*, Paris, Caravane, 1976, p. 80.

[160] Ainsi, si pour se faire de la publicité, un fabricant de meubles de bureau organise un Madeleine – Bastille gratuit en camion lors de la grève des transports du 16 mars 1951, il s'agit bien d'un cas isolé dans la seconde moitié du XX^{e} siècle (« Grève des transports, footing et auto-stop à Paris », *Le Parisien*, 17 mars 1951).

nous avons montré qu'il résultait d'un mélange entre véhicules hippo- et automobiles, se transfère essentiellement sur l'omnibus hippomobile. Se crée de la sorte une véritable distance entre le passé et le présent, qui tend, par moment, à reléguer le système de l'autobus dans un monde révolu, d'autant plus facilement que le Madeleine – Bastille a longtemps incarné l'ensemble du réseau. Le Paris ainsi célébré est sans âge, naviguant entre les débuts du Second Empire et l'immédiat avant-guerre de 1914, l'autobus hippomobile paraissant d'ailleurs lui-même hors du temps et exempt de toute évolution technique[161].

Quelle est la survivance du mythe de la ligne E après la Deuxième Guerre mondiale ? Premièrement, le Madeleine – Bastille demeure longtemps la référence dès qu'il s'agit de parler d'omnibus, voire d'autobus, parisiens ou tout simplement des boulevards, comme dans le court-métrage éponyme que le cinéaste Jean Bléreau tourne en 1946[162]. Dix ans plus tard, l'écrivain Marcel Jouhandeau en fait encore un lieu d'anecdotes, bien qu'il s'agisse de *Nouvelles images de Paris*[163]. N'est-il pas encore un des éléments du décor républicain mis en place pour la proclamation de la V^e^ République, sur la place du même nom en 1958 ?[164] Dix ans plus tard, l'économiste, démographe et sociologue Alfred Sauvy, lui-même, ne fait pas référence à un autre itinéraire lorsqu'il compare la vitesse de l'autobus des années 1960 et celle de l'omnibus hippomobile de 1900, relativisant alors la réalité d'un progrès technique automobile qui produit également une forte congestion[165].

L'œuvre du peintre Antoine Blanchard illustre parfaitement l'enfermement dans une époque révolue qui succède à l'évocation de souvenirs personnels ; ses peintures d'une Belle Époque approximative qu'il n'a pas connue, rappellent certains tableaux de son prédécesseur Jean Béraud, qui a lui représenté le boulevard et ses omnibus en véritable contemporain[166]. Au cours des années 1950-1960, Antoine Blanchard peint une très riche mais très répétitive série de vues des Grands Boulevards, sur lesquelles est toujours visible, intrigant au loin dans le brouillard ou plus familier au premier plan, un omnibus hippomobile Madeleine – Bastille, dernier élément symbolique d'un Paris fantasmé. Soulignons ici l'effet de génération qui conduit à la fin des Trente Glorieuses à une disparition de l'évocation du Madeleine – Bastille dans d'autres productions que des rétrospectives historiques des transports parisiens. Comme le note en 1957 le géographe, chroniqueur et académicien André Siegfried, le Madeleine – Bastille évoque à ceux qui, comme lui, l'ont connu, une « *époque dès maintenant légendaire* » dont il retient quelques éléments

[161] Ce qui n'est pas le cas, puisque la CGO a introduit successivement différents types d'omnibus hippomobiles, offrant notamment une capacité toujours plus forte, jusqu'à 40 personnes pour les modèles exploités à la veille de la motorisation sur la ligne E.

[162] FI, *Madeleine – Bastille*.

[163] Jouhandeau (M.), *Nouvelles images de Paris* suivi de *Remarques sur les visages*, Paris, Gallimard, 1956, p. 90.

[164] Voir Grison (L.), « *Haute place* urbaine, République et mise en scène », *L'espace géographique*, n° 3, 2001, pp. 274-280 et Riquet (P.), « Quelques pas avec Laurent Grison, place de la République », *L'espace géographique*, n° 3, 2001, pp. 281-282.

[165] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p. 162.

[166] Voir `http://www.rehsgalleries.com`.

simples, quitte à oublier les défauts de l'ancienne ligne hippomobile[167] :

> *Une impériale difficile à gravir mais d'où l'on dominait le paysage désordonné des rues d'alors, l'image de chevaux vigoureux, une saine odeur de crottin, la formule stéréotypée du receveur : "un militaire à l'impériale" et la vérification du contrôleur : "C'est vous le militaire ?"*

Autant d'éléments gravés dans l'histoire populaire de l'omnibus et véhiculés par leur principal représentant, le Madeleine – Bastille, désormais disparu. Pour autant, depuis la Libération, une ligne emprunte l'itinéraire des boulevards, la ligne 20, dont l'héritage symbolique est très riche, ce qui ne manque pas de faire régulièrement surface depuis plus d'un demi-siècle.

L'après-guerre ou l'offensive automobile contre la ligne 20

Ce n'est effectivement qu'après la Libération que des autobus roulent à nouveau sur le boulevard, lorsqu'est ouverte la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), reprenant quasiment l'itinéraire de la ligne AK, le 29 juillet 1946[168]. La reprise de l'exploitation rencontre très vite un fort succès auprès des voyageurs, si bien que des débordements réguliers ont lieu. Selon l'exploitant, la clientèle est « *composée d'employés aux heures de charge et de promeneurs en majorité aux heures creuses*[169]. » Les demandes de régulation des flux émanent des voyageurs eux-mêmes, lassés de ne pouvoir prendre place sereinement à bord de leur autobus quotidien. De nombreuses plaintes réclament l'installation de distributeurs de numéros d'ordre ou de couloirs pour canaliser la foule, notamment aux stations les plus chargées, comme les terminus de la ligne[170]. Les autobus arrivent le plus souvent complets aux arrêts, notamment ceux juste après les gros points de charge, et les temps d'attente peuvent atteindre 45 minutes à la pointe du soir, le voyageur voyant se succéder les autobus sans pouvoir y prendre place[171]. Pour faire face à ces dysfonctionnements, l'exploitant installe progressivement des dispositifs de canalisation, aux terminus, et des distributeurs, au rythme de ses possibilités financières, la priorité

[167] Siegfried (A.), *Géographie humoristique de Paris*, Paris, La passerelle, 1957, pp. 37-38.

[168] Voir fig. 205, p. 1141. Voir la lettre du préfet de police au directeur général de la CMP du 20 mars 1946, la lettre CMP/RE/11 354 du directeur général de la CMP au préfet de la Seine du 27 juillet 1946, l'autorisation finale par la lettre du préfet de la Seine à la direction de la CMP du 9 août 1946 et également l'avis de remise en service (ABUS, Ligne 20). La ligne devait initialement porter l'indice 61, mais fut numérotée 20, dans la logique établie alors pour la nouvelle numérotation des autobus. Elle devient ainsi la première ligne d'autobus, par son numéro. Elle est initialement équipée de TN 6 A, puis à partir du 1er octobre 1946 de TN 4 B2 et, enfin, le 1er mars 1947 de TN 4 H P, modèle dont elle avait été dotée avant la guerre et qui resta en exploitation jusqu'en 1970.

[169] « *Compte rendu (critique)* » de la CMP du 22 août 1946 (ABUS, Ligne 20).

[170] Si certains distributeurs avaient été supprimés pour raison d'économie pendant la guerre d'autres avaient simplement disparu. Les premiers distributeurs avaient été installés sur les boulevards en 1921. Entre 1946 et 1948, des plaintes sont enregistrées pour les arrêts *Gare Saint-Lazare*, *Gare de Lyon*, *Opéra*, *Oberkampf*, *Porte Saint-Denis*, *Porte Saint-Martin* (ABUS, Ligne 20)... Les plaintes peuvent être relayées par les politiciens, comme l'élu de droite René Fiquet, conseiller municipal, ancien président du Conseil général, qui demande la pose d'un distributeur de numéros d'appel, qu'il qualifie de « *garde champêtre automatique* » (*BMO*, 13 janvier 1948).

[171] C'est le cas place de l'Opéra, où les voyageurs le soir ne peuvent monter à bord d'autobus déjà occupés par ceux montés à la gare Saint-Lazare, toute proche. A ce problème s'ajoutent les questions de voyageurs prioritaires qui prennent les rares places libres sans avoir à attendre (lettre d'Alcadien à la direction de la CMP le 10 juin 1948 dont la teneur est confirmée par une enquête interne (ABUS, Ligne 20)).

étant à la reconstruction du réseau, notamment en banlieue, et avant tout au matériel roulant.

L'exploitation se régulant, la ligne 20 fait l'objet au cours des années 1950 de plusieurs demandes de prolongement ou de déviation, de la part de commerçants et d'élus municipaux, ceux-ci relayant parfois ceux-là. Ce mode de transport reste donc attractif à l'échelle locale[172]. Toutefois l'enjeu semble toujours plus porter sur les questions de circulation. Les années 1950 sont donc surtout celles de l'adaptation de la ligne à ces contraintes toujours plus pressantes, dont les plus bénignes occasionnent des déplacements d'arrêts[173]. C'est ainsi « *pour des raisons de circulation* » que différents arrêts furent déplacés au début des années 1950[174]. En revanche, lorsque le consensus s'opère en faveur de l'autobus, ce dernier parvient à conserver sa position, comme lorsque la Préfecture de police reporte sur la rive une station de taxis située au milieu du boulevard du Temple et au droit d'un arrêt de la ligne 20. La RATP, mais également les commerçants à proximité, soucieux de la clientèle apportée par cet arrêt et de l'espace de livraison ainsi libéré, font pencher la balance en faveur du maintien de l'arrêt d'autobus et du report de la station de taxis sur une rue adjacente en 1953[175].

Mais la grande affaire des années 1950 est la mise en sens unique des Grands Boulevards[176]. Malgré l'opposition de la RATP, des taxis et des commerçants, la Préfecture de police met en œuvre cette mesure, destinée à faciliter l'écoulement du flux automobile. La ligne 20 subit de plein fouet cette décision qui se traduit par une dissociation de ses itinéraires aller et retour, ce que traduisent les plans affichés à bord (voir fig. 14, p. 81). De la gare Saint-Lazare à la République, ce sont désormais les rues du Quatre-Septembre, de Réaumur, de Turbigo et du Temple que parcourent les autobus[177]. Cette décision est

[172] Deux demandes de prolongement, vers les Batignolles et vers Bercy sont successivement rejetées par le préfet de la Seine, n'étant pas inscrites au *plan des 2 000 voitures* qui a encadré la reconstruction du réseau de surface (*BMO*, 11 juillet 1957). La même année, une autre demande est formulée par les commerçants de la Chaussée d'Antin afin que l'autobus 20 passe devant leur boutique et relayée par la conseillère républicaine indépendante Janine Alexandre-Debray (lettre de Janine Alexandre-Debray au directeur général de la RATP du 4 novembre 1959 (ABUS, Ligne 20)). En 1959, la demande est réitérée par un riverain et l'autobus se voit même chargé d'un rôle d'exemple afin de dégager l'Opéra (lettre de Jacques Wollbrett au préfet de police du 17 novembre 1959 (ABUS, Ligne 20)).

[173] Dans une ville où la conduite à droite s'est généralisée très tôt, des arrêts d'autobus à gauche se sont maintenus jusqu'au début des années 1950. C'est ainsi que les autobus de la ligne 20 marquaient l'arrêt place de l'Opéra sur la gauche, sur le terre-plein central, où se trouvent les trémies d'accès au métro. Cette situation, héritage de l'époque où l'omnibus dominait la chaussée et pouvait naviguer à son aise, s'avéra de plus en plus intenable avec le développement du trafic. En 1952, la Préfecture de police décida donc de ramener à droite les arrêts *Opéra*, contre l'avis de la RATP, qui défendait la correspondance avec le métro (compte rendu RATP/REM de la conférence sur place du 3 janvier 1952 (ABUS, Ligne 20)). C'est ainsi une des images les plus prisées et étonnantes du Paris des années 1930, celle des autobus roulant à gauche sur la place, qui disparut (voir par exemple PRATP, 94 658, 27 848, 40 864, R 5 187, R 5 357, 28 557, R 5 361, R 5 582, 4 026, 4 119, 4 169, 4 170 et 8 042 et 16 017 à 16 019 ; certains films montrent également la circulation sur la place de l'Opéra, notamment FI, *La circulation parisienne 1920-1950* ou FI, *Le vrai Paris*).

[174] Notamment place de la République (compte rendu RATP/REM de la conférence du 9 février 1951) et place de la Bourse (lettre du préfet de police à la direction de la RATP du 13 mai 1955) (ABUS, Ligne 20).

[175] Pétition des commerçants du boulevard des Filles-du-Calvaire adressée au préfet de police du 30 décembre 1952 et compte rendu RATP/REM de la conférence sur place du 5 mars 1953 (ABUS, Ligne 20).

[176] Voir sur ce point les explications de Mathieu Flonneau (Flonneau (M.), « Circulez ! », *art. cit.*, p. 103 et Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 411-412).

[177] Une première déviation assez légère a lieu le 21 août 1950 à proximité de la gare Saint-Lazare suite à la mise en sens unique du boulevard Haussmann et de la rue de la Pépinière. Douze lignes sont concernées ; des points d'arrêts sont remaniés. La RATP s'était montrée opposée à ces changements (compte rendu RATP/REM de la conférence sur place du

prise malgré une protestation vive de la RATP, face à un remaniement complet du réseau dans le secteur de la gare Saint-Lazare et, surtout, à une dissociation perçue comme dommageable pour les utilisateurs[178].

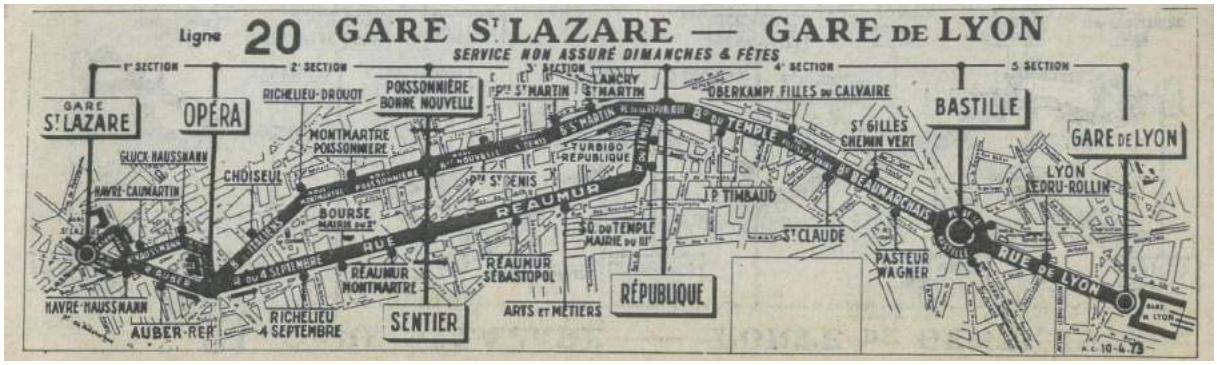


Fig. 14 – *Plan de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (ca. 1975)*[179]

L'aggravation de la situation au cours des années 1960

L'enlisement de l'autobus se poursuit dans les années 1960. Son espace est battu en brèche à chaque bout de la ligne. A la gare de Lyon, le stationnement des autobus de la ligne 20 sur le parvis, qui était déjà celui de la ligne AK, pose régulièrement des problèmes à la propriétaire des lieux, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : stationnement massif d'autobus, manœuvres difficiles et dangereuses pour les piétons, place des abris et locaux d'exploitation, tensions entre taxis et autobus...[180] La situation est bien celle d'un conflit d'usages largement fondé sur un malentendu qui entre en résonance avec notre problématique de la souplesse : une ligne d'autobus doit disposer d'un espace adéquat pour les besoins de son exploitation, alors qu'elle a longtemps été perçue comme un élément léger qui pouvait venir s'adjoindre à un aménagement préexistant.

4 août 1950 et avis public (ABUS, Ligne 20)). La seconde vague est beaucoup plus massive puisqu'il s'agit de la création d'un sens unique entre l'Opéra et la République. L'itinéraire de la ligne 20 est donc dédoublé. En direction de la gare de Lyon, le 20 quitte en partie le boulevard, des nouveaux points d'arrêt étant fixés. Ces décisions, qui s'inscrivent dans un plan à l'échelle de Paris, sont imposées à la RATP, notamment par le service du contrôle des transports parisiens. La réforme est appliquée le 20 août 1951 et concerne quatre lignes (compte rendu RATP/REM de la conférence sur place du 29 mars 1951, note RATP/REM/1 180 du 10 août 1951 et avis public (ABUS, Ligne 20)).

[178] Aucune donnée n'est malheureusement disponible pour vérifier cette assertion. Regrettons ici qu'il soit si difficile de trouver des données de fréquentation de la ligne 20 entre 1946 et 1966, c'est-à-dire avant la publication régulière de statistiques annuelles détaillées par la RATP. Le regret est d'autant plus fort que les données existent pour l'entre-deux-guerres. Le fait que l'*Annuaire statistique de la Ville de Paris* ne présente plus que des données agrégées à l'échelle du réseau routier après 1945 joue ici en notre défaveur. Ailleurs, nous n'avons pu que croiser quelques données de fréquentation de certains mois, ce qui est trop lacunaire et ne permet pas de mener le moindre travail de comparaison, en raison du caractère fortement saisonnier de cette variable.

[179] *Autobus, Paris-banlieue*, Paris, L'indispensable, *ca.* 1975.

[180] Lettre du chef du service de l'exploitation de la SNCF au chef du service de l'exploitation de la RATP du 12 août 1947, lettre RATP/RM/4 905 du chef du service du mouvement de la RATP au chef de gare principal de la gare de Lyon de la SNCF du 15 avril 1975 et lettre RATP/RE/13 493 du directeur général adjoint de la RATP, Louis Guieysse, au député centriste du XII^{e} arrondissement Paul Pernin du 29 décembre 1980 mentionnant « *les incidents qui avaient lieu trop souvent dans la Cour Diderot entre nos agents de conduite et les chauffeurs de taxis* » qui stationnaient aux emplacements réservés aux autobus (ABUS, Ligne 20).

Le problème n'est réellement pris en charge que lors du remaniement de la gare de Lyon engagé dans les années 1960. Mais c'est alors en partie aux dépens de l'autobus. Appuyé par la SNCF, soucieuse de dégager le parvis pour y accueillir les taxis et y créer un parking, et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), désireux d'assurer la desserte des nouvelles zones tertiaires en construction, l'aménagement d'un terminus d'autobus reporté sur la rue de Bercy conduit à rendre invisible la ligne 20 aux yeux du public de la gare de Lyon[181]. La ligne y perd également les correspondances aisées avec celles passant boulevard Diderot. Elle y gagne en revanche un espace de terminus qui, à défaut d'être valorisé, est fonctionnel. L'idée d'un réseau souple, dont les infrastructures sont donc toujours perçues comme temporaires, domine encore l'esprit des aménageurs[182].

Aux contraintes statiques viennent s'ajouter des contraintes dynamiques, celles du trafic. Le flux automobile sur les Grands Boulevards s'accroît en effet jusqu'à se stabiliser au cours des années 1970, avec près de 30 000 véhicules par jour passant au carrefour Drouot[183]. Symptômes d'une situation qui s'enlise, les difficultés rencontrées par les autobus pour sortir de l'enceinte de la gare Saint-Lazare, où se trouve le terminus : contraints, selon l'expression d'un cadre de la RATP, de « *"forcer" le passage* », face à un flot automobile englué entre les feux de signalisation, les autobus se fraient difficilement un chemin, devant naviguer entre différentes files pour rallier l'Opéra, ce qui réduit leur attractivité[184].

Pour autant, les véhicules de la ligne 20 des années 1960 ne sont pas vides. Au contraire, selon les horaires de la journée, le phénomène des heures de pointe s'accentuant, ils débordent de voyageurs, qui, eux, sont contraints à une attente toujours plus longue, comme en témoignent de nombreuses plaintes reçues par la RATP[185].

Ces voyageurs doivent faire face à une tarification difficilement compréhensible et dont la lisibilité pour les longs trajets est floue. Ainsi, rapporté au salaire ouvrier moyen

[181] Voir la note RATP/EG/1 762 du 17 mai 1974 pour la position de la SNCF et de Pierre-Yves Ligen, directeur de l'APUR (ABUS, Ligne 20). Malgré les arguments avancés par la RATP, se fondant sur les facilités de correspondance entre la ligne 20, les trains et le métro, le déménagement a lieu le 19 septembre 1980 (note RATP du 10 septembre 1980 (ABUS, Ligne 20)). Pour des clichés de ce nouveau terminus, voir PRATP, 136 628 à 136 635. Cette invisibilité de l'autobus est à l'image de sa place dans les projets de réaménagement de la gare : absent des grandes lignes directrices, comme en témoigne, par exemple, le compte rendu RATP/EG de la réunion du 21 mars 1968 (ABUS, Ligne 20), et uniquement traité en dernier lieu lors des problèmes d'intégration multimodale, comme le montre la note RATP/EG/17 561 du 9 décembre 1963 (ABUS, Ligne 20).

Cette alliance de la SNCF et de l'APUR au sujet du positionnement du terminus d'autobus n'est que le reflet, sur le réseau routier, de la position de ces acteurs sur le choix du projet de gare RER à la gare de Lyon sur la ligne A. SNCF et APUR défendent un positionnement rue de Bercy, opposé à celui avancé par la RATP, boulevard Diderot (voir Passalacqua (A.) et Zembri (P.), *Le RER, histoire d'un réseau, 1970-1985*, Paris, RATP, AHICF, 2008, *passim*).

[182] Le cas du terminus de la rue de Bercy est d'ailleurs révélateur. Alors qu'en 1980, ce terminus offrait aux autobus un large espace en site protégé, l'aménagement progressif du quartier a conduit à un grignotage de cet espace au profit du flux automobile, si bien que le terminus s'est finalement trouvé n'être qu'une partie de la chaussée réservée au stationnement des autobus et non plus un espace facilitant les manœuvres.

[183] Flonneau (M.), « Circulez ! », *art. cit.*, p. 100.

[184] Note RATP/R/Le Brun du 23 mars 1964 (ABUS, Ligne 20). Ce que confirment les photos et films des années 1950 et 1960 (voir par exemple PRATP, 28 910 ou FI, *Visage de Paris*).

[185] Citons entre autres la plainte de Bréheret le 5 avril 1961 : « *il y avait une telle affluence et une telle ruée à l'arrivée de chaque autobus [un lundi soir à la gare de Lyon] que, seuls les "bagarreurs" pouvaient avoir accès aux voitures* » (ABUS, Ligne 20) ; notons aussi celle de Gisèle Pouget le 1er août 1962 : « *[les voyageurs] se bousculent pour savoir qui montera et qui restera sur le trottoir d'une façon telle que l'on se croirait revenu au temps des sauvages* » (ABUS, Ligne 20) ; rappelons également la plainte de Verdier présentée p. 47.

entre 1950 et 1967, ce coût varie du simple au double au gré des réformes tarifaires successives et de la hausse du salaire ouvrier moyen (voir tab. 2, p. 83 et fig. 15, p. 84)[186]. De telles conditions expliquent que la ligne 20 soit largement utilisée pour des petits parcours. Mais ce sont ces mêmes petits parcours qui voient leur coût relatif au salaire ouvrier augmenter fortement de 1958 à 1968. La hausse de 1967, renchérissant nettement leur tarif, se traduit ainsi par une chute de 25,11 % de la fréquentation entre 1967 et 1968[187]. L'autobus, qui était compétitif face au métro pour les petits parcours, perd ainsi son avantage, ce tarif et celui du ticket de métro étant alors alignés.

% du s.o.q.m. / Année	Trajets en autobus		Ticket de métro
	St-Lazare – Opéra	St-Lazare – G. de Lyon	
1950	0,77 %	3,85 %	1,54 %
1958	0,52 %	2,61 %	1,39 %
1961	1,05 %	5,23 %	2,09 %
1968	2,08 %	4,17 %	2,08 %

Tab. 2 – *Coût de trajets en autobus et métro rapportés au salaire ouvrier quotidien moyen (s.o.q.m.) pour différentes années (1950-1968)*[188]

Ces chutes de fréquentation plaçant les transports parisiens dans une situation financière difficile, le STP décide le 21 avril 1966 de la suppression du service les dimanches et jours fériés sur 36 lignes parisiennes dont le 20, ce qui est dès lors affiché à chaque arrêt (voir fig. 16, p. 85)[189]. La logique d'accroissement de l'offre de service le dimanche, qui avait atteint son apogée avec les prolongements vers l'Étoile au cours des années 1920, se heurte aux réalités financières de l'exploitation dans un contexte difficile sur le plan financier pour la RATP. Les quelques plaintes reçues à ce sujet émanent d'une frange de la population dont les pratiques de mobilité sont marginales dans la société motorisée des années 1960 : population non motorisée, âgée incapable de prendre le métro, trop pauvre pour prendre le taxi ou tout simplement amateurs du réseau de surface, pour qui tout changement en métro est pénible[190].

Suivant la même logique, alors que plusieurs voyageurs demandent le rétablissement du trafic en soirée, qui avait été supprimé en 1938, les pouvoirs publics, y compris la RATP,

[186] Hausses notamment des 26 février et 6 août 1951 et 6 janvier 1958, plus sensibles sur les trajets longs. Le coût d'un trajet entre Opéra et Saint-Lazare, de 5 F (0,13 € de 2006) en 1950, passe à 7,50 F (0,16 € de 2006) en 1951 et à 10 F (0,16 € de 2006) en 1958. Celui d'un trajet entre la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon, de 25 F (0,63 € de 2006) en 1950, passe à 37,50 F (0,80 € de 2006) en 1951 et à 50 F (0,78 € de 2006) en 1958. Ces hausses sont également ressenties sur le métro.

[187] *Statistiques annuelles de la RATP*. Le prix d'un trajet Opéra – Saint-Lazare est multiplié par plus de trois au 15 juillet 1967, passant de 18,5 centimes (0,21 € de 2006) à 60 centimes (0,67 € de 2006).

[188] Le salaire ouvrier quotidien moyen (s.o.q.m.) a été calculé sur une base de $^{12}/_{365}{}^{e}$ du salaire annuel à partir des données de Bayet (A.) et Julhès (M.), *Séries longues sur les salaires*, Paris, INSEE, 1996, p. 56. Les prix des trajets sont calculés à partir des données de Denis Boyer qui travaille sur la tarification à la RATP (Boyer (D.), *Tarification RATP, historique*, Paris, RATP, 2005, 118 p.) et de l'évolution du sectionnement de la ligne 20 (ABUS/Ligne 20) ; ils correspondent à un ticket pris en carnet au 1er janvier de chaque année.

[189] Séance du STP du 21 avril 1966 (ABUS, Ligne 20).

[190] Lettre de Madeleine Legrand adressée au journal *Le Monde* le 29 octobre 1969 mentionnant les retours du dimanche soir à la gare de Lyon (ABUS, Ligne 20).

[191] Voir tab. 54, p. 1014 et note 188, p. 83.

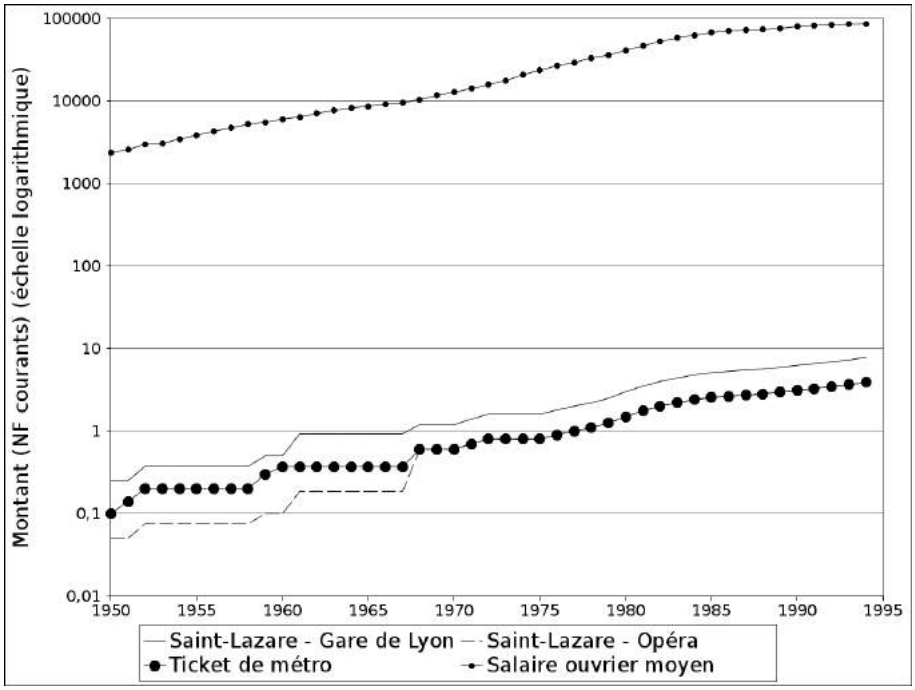


Fig. 15 – *Tarifs des trajets en autobus Saint-Lazare – Opéra et Saint-Lazare – Gare de Lyon et d'un ticket de métro comparés au salaire moyen ouvrier (échelle semi-logarithmique, NF courants) (1950-1994)*[191]

maintiennent la fin de l'exploitation à 21 h. L'argument employé est double et constant au cours des années 1950 et 1960 : d'une part la demande serait trop faible ; d'autre part, le trajet est assuré par le métro, avec éventuellement une correspondance. L'autobus sur les boulevards en soirée est donc jugé comme un objet superflu que Paris ne peut plus s'offrir[192]. Un essai aurait probablement permis de mesurer ces jugements *a priori* d'un exploitant plutôt frileux.

Le portrait que l'on peut dresser de la ligne 20 au cœur des Trente Glorieuses est donc celui d'une ligne en perte de vitesse, qui subit plusieurs contraintes simultanées et ne trouve des défenseurs que parmi ses utilisateurs, dont les conditions de voyage sont d'ailleurs loin d'être satisfaisantes à leurs propres yeux. Le matériel vieillissant de l'ancien Madeleine – Bastille est à l'image d'une ligne et de Grands Boulevards dont l'époque florissante a été éteinte par la conjugaison de différents facteurs : flux automobile débordant, ouverture du métro, concurrence d'autres lieux… Il reflète un manque d'investissements dans les transports publics en général, en particulier de surface, qui contribue à donner de l'autobus l'image d'un mode dépassé. Un contexte qui se retourne à l'aube des années 1970.

[192] Voir la lettre d'Odette Pitaud à la direction de la RATP du 26 février 1953 et surtout la réponse de la RATP argumentant contre le service de soirée (ABUS, Ligne 20).
[193] Note RATP/R/8 311 du 21 mai 1966 (ARATP, 1R 255).

Fig. 16 – *Indication de la suppression des services les dimanches et fêtes apposée sur une tête de vache (1966)*[193]

B. Vers un renouveau de l'autobus sur les Grands Boulevards depuis 1970 ?

Tandis qu'il semble enlisé dans la circulation, que sa fréquentation se réduit et que l'évocation de la figure du Madeleine – Bastille se fait toujours plus rare, l'autobus des boulevards trouve un renouveau grâce à une série d'innovations conduites au début des années 1970. Autant de réformes et d'initiatives qui parviennent à lui rendre un statut plus crédible dans le paysage modal, mais qui s'essoufflent à la fin du siècle, alors que surgissent de nouvelles problématiques, en lien avec le territoire desservi, et que refait surface l'image nostalgique du Madeleine – Bastille.

La ligne 20, à la pointe de l'innovation des années 1970

L'entrée dans les années 1970 marque un réel changement pour la ligne 20. Au-delà des considérations générales sur l'évolution de la société française, de mai 1968 à la crise pétrolière, la rupture microhistorique est très nette, c'est-à-dire que sans chercher à décalquer l'idée bien connue d'un renaissance du réseau d'autobus au cours de la décennie 1964-1975, l'étude de la ligne 20 révèle de profonds changements palpables indépendamment de toute histoire générale des transports parisiens. Les différents champs dans lesquels un enlisement était visible connaissent alors un redressement.

Il s'agit d'abord de l'adoption du matériel standard en 1970 : révolution de conduite pour les machinistes, suppression des receveurs, montée par l'avant des voyageurs, adaptation de plusieurs points d'arrêt...[194] Cette modernisation du parc fut suivie, en 1976, par le choix d'un matériel à la fois moderne et attractif, avec la mise en service d'autobus

[194] Voir la lettre RATP/R de l'adjoint au directeur du réseau routier de la RATP au directeur général de l'aménagement urbain de la Préfecture de Paris du 17 avril 1970 annonçant la substitution et le compte rendu de surveillance et de perfectionnement RATP du 1er juin 1970 sur les premières semaines d'exploitation (ABUS, Ligne 20). Les nouveaux autobus sont des SAVIEM SC 10.

à plate-forme arrière ouverte sur la ville. La ligne 20, comme les quelques autres équipées de ces véhicules, y acquit une indéniable popularité[195]. Une évolution est également perceptible dans les relations entre autobus et automobiles. Si l'itinéraire de la ligne change, ce n'est plus pour laisser la place à la voiture mais, au contraire, pour la lui prendre, par le biais de couloirs réservés. Ainsi, en 1974, la création d'un couloir à contresens rue Auber permet de réunir les itinéraires aller et retour de cette partie de la ligne, dissociés depuis 1950[196]. De même, en 1979, la nouvelle salve de sens uniques concernant la ligne, dans le secteur de la gare de Lyon, ne se traduit que par des remaniements légers de l'itinéraire et des points d'arrêt[197].

En 1973, la ligne 20 est retenue pour faire partie des *Lignes pilotes*, lignes à la qualité de service améliorée visant à rendre une certaine crédibilité à l'autobus parisien en se voulant une synthèse des différentes innovations alors engagées (voir p. 601)[198]. La recette est fondée sur la construction d'un objet commercial, facilement identifiable par le biais d'une signalétique distinctive, et d'itinéraires largement protégés par des couloirs réservés. Ligne mineure dans son trafic par rapport aux autres *Lignes pilotes*, avec moins de trois millions de voyageurs annuels au début des années 1970, la ligne 20 doit sa sélection à son passé glorieux et aux quartiers qu'elle traverse, massivement dominés par l'automobile. Le projet se voulait effectivement une opération de communication destinée à susciter un report modal favorable à l'autobus. La ligne est donc équipée de couloirs réservés : plus de 20 % de l'itinéraire en 1971, plus de 50 % en 1973, plus de 60 % en 1987. Comme le montrent de nombreux clichés, leur respect n'est pas total, mais cet équipement nouveau permet tout de même de réduire le temps de parcours à la pointe du soir, de 46 minutes en 1970 à 33 minutes en 1975[199].

L'opération *Lignes pilotes* parvint à relancer la fréquentation – 14,38 % de hausse en 1974 par rapport à 1973 –, mais vint se téléscoper avec le lancement de la *Carte orange* en 1975, qui est le facteur décisif dans la relance de l'autobus, notamment pour les trajets courts[200]. S'il est difficile d'attribuer à chaque élément sa part dans le redressement de

[195] Les autres lignes équipées à titre permanent furent les lignes 29 (Gare Saint-Lazare – Porte de Montempoivre), 56 (Porte de Clignancourt – Vincennes (Château)), 75 (Pont-Neuf – Porte de Pantin), 83 (Place d'Italie – Levallois) et 93 (Rond-point des Champs-Élysées – Levallois) (Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière (1968-2002), Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^e siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 101). Cet équipement devint un argument commercial, comme le montre un cliché de 1980 où un autobus de la ligne 20 arbore le slogan : « *PROFITEZ DE LA VILLE prenez cet autobus* » (PRATP, 104 632). L'autobus se vend ainsi pour lui-même et non plus par défaut.

[196] Voir la note RATP/RM/3 319 du 29 juillet 1974 et la note RATP/RM du 9 avril 1974 (ABUS, Ligne 20).

[197] Voir le compte rendu RATP/RE de la conférence du 7 mars 1979 décidant de la mise en sens unique de l'avenue Daumesnil, de la rue de Lyon, du boulevard Diderot et de l'avenue Ledru-Rollin et la note RATP/RE/4 127 du 11 avril 1979 remaniant la ligne 20 (ABUS, Ligne 20). Les remaniements sont réalisés le 19 mars 1979.

[198] Pour des images de la livrée des autobus de la ligne 20 pendant l'opération, voir PRATP, 107 650 et 107 651.

[199] Une photo de 1992 montre, par exemple, un couloir à la Porte Saint-Denis occupé par deux camionnettes et une voiture, aux abords d'un point d'arrêt, les voyageurs étant contraints de descendre en pleine chaussée et de se frayer un chemin jusqu'au trottoir (PRATP, 204 482).

[200] La *Carte orange* est un titre de transport permettant de voyager sur l'ensemble des réseaux RATP et SNCF pendant un mois sur plusieurs zones choisies à l'avance (voir p. 594).

la fréquentation, il est indéniable que celle-ci repart fortement à la hausse, dépassant les six millions de voyageurs en 1977 (voir fig. 17, p. 88). Cette clientèle utilise l'autobus 20 pour des petits parcours. Comme le note une enquête réalisée en 1976, « *toute la journée, [il y a] de nombreuses mutations : pratiquement à tous les arrêts* », c'est-à-dire que la population à bord se renouvelle très fréquemment[201]. Les pratiques sont donc très diverses et indubitablement liées à la création d'un titre de transport permettant de monter à bord d'un autobus pour deux ou trois arrêts, qui se parcouraient à pied auparavant. Allant dans le sens d'une amélioration de cette desserte fine, la RATP crée de nouveaux points d'arrêt au début des années 1980[202]. L'offre de service est elle aussi revue à la hausse. Ainsi, le STP rétablit, d'abord provisoirement en 1974 puis définitivement en 1976, le service des dimanches et jours fériés sur la ligne 20, après avoir constaté une bonne fréquentation[203]. L'opération s'avère rentable, un bilan dressé par la RATP montrant que 255 600 voyageurs ont pris le 20 un jour férié de 1975, et, surtout, qu'il ne s'agit pas uniquement d'abonnés à la *Carte orange*, mais aussi de nouveaux venus aux transports en commun, porteurs de tickets[204].

Le confort des voyageurs rentre également en compte et, si la ligne a été équipée d'abris de longue date à certains points importants des Grands Boulevards, ce n'est qu'à partir de 1972 et du fait d'une initiative privée qu'un équipement systématique des points d'arrêt est engagé[206]. Toutefois, ces nouveaux abris, comme ceux plus anciens essentiellement équipés d'un couloir canalisant l'attente, sont dépourvus de bancs[207]. La modernisation de l'exploitation passe également par un recours à l'électronique. C'est ainsi que peu après la suppression des receveurs en 1971, la ligne est dotée d'un des premiers appareils

[201] Voir l'enquête sur plainte du 15 août 1976 réalisée par le dépôt de Le Brun (ABUS, Ligne 20). Ce ne sont ainsi que 15 % des voyageurs qui se rendent de la gare de Lyon à la gare Saint-Lazare, à la pointe du matin.

[202] Les notes RATP/RE/4 266 du 13 février 1980, RATP/RE/4 289 du 11 avril 1980, RATP/RE/4 312 du 14 août 1980, RATP/RE/4 373 du 12 novembre 1980, RATP/RE/4 581 du 10 mai 1982 et RATP/RE/4 783 du 22 novembre 1983 et la lettre RATP/RE/12 105 du chef adjoint du service de l'exploitation de la RATP à René Verrier du 17 novembre 1983 annoncent différentes créations d'arrêts nouveaux (ABUS, Ligne 20). Il s'agit également de dédoublement d'arrêts sur les grandes places, comme celle de la Bastille, l'un étant en amont, l'autre en aval. Ce qui est une conséquence de la pression automobile. La ligne, qui comptait 18 points d'arrêt en 1969 en compte 25 en 1980.

[203] Le mouvement n'est pas général sur le réseau, le rétablissement s'opérant au cas par cas (lettre RATP/R/10 297 du directeur général de la RATP au vice-président du STP du 10 septembre 1974 annonçant la reprise de l'exploitation du dimanche à partir du 22 septembre 1974 (ABUS, Ligne 20)). Pour la ligne 20, il s'agit du résultat d'une demande de la RATP, s'inscrivant dans le programme des *Lignes pilotes*. Pour l'exploitant, une ligne de référence ne peut se permettre de ne pas fonctionner le dimanche (conseil d'administration de la RATP, séance du 5 juin 1974 (ABUS, Ligne 20)). Comme le note Roger Belin, président de la RATP de 1964 à 1981, il s'agit là d'un acte relevant de « *la politique de promotion des transports en commun* » (lettre RATP/RC/520 048 du président de la RATP au président du STP du 27 février 1975 (ABUS, Ligne 20)).

[204] « *Bilan d'exploitation de l'opération* Rétablissement du service les dimanches et jours fériés depuis le dimanche 22 septembre 1974 *du 27 février 1975* », p. 4 (ABUS, Ligne 20). Cette opération recueille les félicitations des voyageurs, comme celles exprimées par Hamelin, le 11 octobre 1974 (ABUS, Ligne 20).

[205] Voir tab. 59, p. 1021. Il n'y a que très peu de remaniements de l'itinéraire sur la période.

[206] Les comptes rendus RATP/RM/188 de la conférence sur place des 20 et 21 novembre 1972, RATP/RM/49 de la conférence sur place du 19 février 1973, RATP/RM/127 de la conférence sur place du 20 juin 1973, RATP/RM/170 de la conférence sur place du 11 septembre 1973 et RATP/RM/186 de la conférence sur place du 2 octobre 1973 donnent un aperçu de l'ampleur du déploiement « *d'abris publicitaires SOPACT* » instigué par la société JC Decaux (ARATP, 2R 200). Pour des images de différents types d'abris sur les Grands Boulevards, voir PRATP, 35 066, 35 067, 35 388, 35 389, 35 610, 48 136 et 56 495.

[207] Comme le prouvent différentes photos (PRATP, 48 136 montre l'arrêt *Bastille* en 1963 ; PRATP, 88 954 l'arrêt *Pasteur Wagner* en 1973).

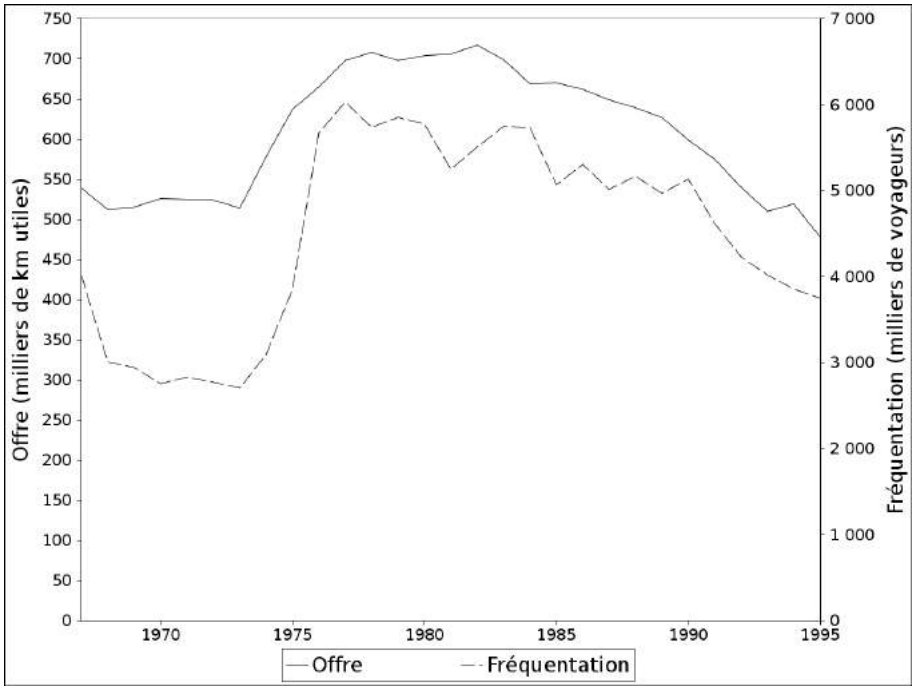


Fig. 17 – *Offre et fréquentation sur la ligne 20 (1967-1996)*[205]

distributeurs de tickets à la gare de Lyon[208]. Mesure plus destinée à montrer la modernité de la ligne qu'à une utilisation massive, puisque les voyageurs ayant recours à des tickets sont de moins en moins nombreux, leur nombre tombant à environ 20 % de la clientèle autour de 1980. Quant au coût d'utilisation, la *Carte orange* l'a essentiellement réduit et rendu même la notion de coût du voyage obsolète du fait de l'abonnement mensuel illimité qu'elle constitue[209]. Il existe donc bien un virage commercial perceptible sur la ligne 20 au début des années 1970, qui se trouve renforcé par une attitude nouvelle de la RATP vis-à-vis de ses voyageurs.

Comme le note en 1976 une utilisatrice de la ligne 20 dans une lettre de suggestions adressée à la RATP, les responsables de l'exploitant « *[paraissent] ouverts au dialogue* », notamment du fait des campagnes publicitaires menées depuis le milieu des années 1970[210]. La réalité de cette ouverture, quant à la configuration de la ligne 20 et de son offre de service est plus mitigée. Si des preuves très nettes sont visibles, comme la modification de l'itinéraire aux abords de la gare de Lyon en 1979, notamment opérée suite à une plainte de riverains, en revanche, les nombreuses sollicitations pour un prolongement du service en soirée n'ont jamais trouvé d'écho positif ni même débouché sur un essai[211].

[208] Note RATP/R/2 983 du 2 mars 1971 annonçant la mise en place d'un distributeur SATAS (ABUS, Ligne 20).

[209] Alors que le taux de porteurs d'abonnement était de moins de 10 % à la fin des années 1960, la *Carte orange* a marqué une véritable révolution, puisque la proportion d'abonnés à bord du 20 passe très vite à près de 70 % dans les années 1975-1980 puis à environ 80 % au cours des années 1980 (*Statistiques annuelles de la RATP*).

[210] Lettre de Marie-France Couton au service « *suggestions* » de la RATP le 4 août 1976 (ABUS, Ligne 20). Une campagne menée sur le 20 en 1992 s'intitulait d'ailleurs *Mon Bus*, ce qui prouve la volonté de la direction d'associer le voyageur à la ligne (PRATP, 204 218 et dépliant (ABUS, Ligne 20)).

[211] Voir la lettre RATP/R/3 939 du directeur général adjoint de la RATP Louis Guieysse à André Planchet, conseiller de Paris, du 29 mars 1979, acceptant la suggestion défendue par Pierre de Bénouville, député gaulliste de Paris, de détourner

En 1976, l'équipement de la ligne 20 avec des véhicules standards à plate-forme arrière est un épisode au cours duquel la direction de la RATP a pris conscience de la valeur symbolique de cette ligne des boulevards[212]. En témoigne l'approbation massive de cette innovation, par les utilisateurs de la plate-forme comme par les voyageurs préférant rester à l'intérieur de l'autobus, mesurée par une étude interne, d'autant que « *pour tous, la plate-forme confère en effet à l'autobus un caractère sympathique et gai*[213]. » Cet objet très particulier qu'est l'autobus standard à plate-forme constitue en quelque sorte l'incarnation matérielle du mythe de l'ouverture des transports de surface parisiens sur le spectacle urbain. La ligne 20, devenue « *desserte secondaire* », y retrouve un caractère original auquel sont rattachés les moments successifs d'une histoire affective de Paris, qu'ils aient ou non un lien avec la ligne : « *les bus de Maigret et de Zazie, 36 et la Libération, les filles en soquettes blanches photographiées par Doisneau, les films de Truffaut* », pour suivre le journaliste Philippe Boggio[214]. Cette situation demeure d'ailleurs marginale à l'échelle du réseau parisien et la ligne 20 rentre dans le rang d'un matériel plus standard, en 1993[215].

Vers une ligne toujours plus rigidifiée à la fin du XX^{e} siècle

A cette vague de modernisation succède une période d'érosion du trafic que suit une érosion de l'offre, au cours des années 1980 et 1990 (voir fig. 17, p. 88). Ce lent déclin peut être lié à la situation des Grands Boulevards, qui connaissent alors un certain marasme, mais témoigne surtout de l'effet d'un manque d'innovation sur les transports publics : l'érosion succède à l'innovation. C'est ainsi qu'après les premiers succès des couloirs réservés, leur respect est de moins en moins fort, si bien que la vitesse commerciale diminue progressivement et que le temps de parcours connaît une forte variabilité au long de la

la ligne 20 par la rue Michel Chasles ; voir les lettres des voyageurs Philippe Cosandai le 22 février 1979 et Hedwig Grollnigg les 26 juin 1992, 19 avril 1994 et 13 août 1998 demandant le rétablissement d'un service en soirée, pour des raisons de sécurité ou de qualité de desserte de l'autobus par rapport au métro (ABUS, Ligne 20).

[212] Voir fig. 157, p. 778. L'équipement en SAVIEM SC 10 U MA est d'abord partiel le 12 juillet 1976, puis total à compter du 1er octobre 1980. La direction a peut-être été inspirée par ces quelques lignes de Georges Simenon :

> *Il avait eu la chance de voir arriver un bus à plate-forme, ce qui était déjà un sujet de satisfaction. Ces voitures devenaient de plus en plus rares, car on les retirait peu à peu de la circulation, et bientôt il serait obligé de vider sa pipe avant de s'enfermer dans un de ces énormes véhicules d'aujourd'hui où on se sent prisonnier.*
> *Il y avait les mêmes autobus à plate-forme lorsqu'il était arrivé à Paris, près de quarante ans plus tôt, et, au début, il ne se lassait pas de parcourir les Grands Boulevards sur le Madeleine – Bastille. Cela avait été une de ses premières découvertes. Et les terrasses. Il ne se lassait pas des terrasses non plus, d'où l'on assiste, devant un verre de bière, au spectacle toujours changeant de la rue.*
>
> (Simenon (G.), *Le voleur de Maigret*, Paris, Presses de la cité, 1967, réédition, *in Tout Simenon*, 1990, vol. 13, p. 544)

[213] *Étude sur l'évolution de la satisfaction des voyageurs à la suite de l'équipement progressif de la ligne 20 en autobus à plate-forme*, RATP/DG/Promotion du transport/D/A 3235, novembre 1976, p. 11. Notons qu'un historique promotionnel de la ligne 20, réalisé en octobre 1992 par la RATP, mentionne qu'« *à la demande des voyageurs, des autobus à plate-forme arrière équipent la ligne.* » Une réécriture de l'histoire à la hauteur du mythe, puisque ces voitures, si elles correspondaient sûrement à une attente des voyageurs, sont nées dans l'univers professionnel, lui aussi touché par le mythe (voir p. 592).

[214] Boggio (P.), « La ligne 20 part en voyage », *Le Monde*, 18 janvier 1992, p. 25. Cet article est une véritable célébration de la ligne 20 (voir p. 1123).

[215] Équipement en SAVIEM SC 10 U R le 9 janvier 1993. Les autobus à plate-forme ouverte sont alors affectés au 29 (Gare Saint-Lazare – Porte de Montempoivre). La baisse de fréquentation qui s'en est suivie sur la ligne 20 doit être relativisée en raison du contexte particulier de cette ligne à cette période – travaux, baisse d'activité tertiaire... – (sur ce point, voir Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière*, *op. cit.*, p. 97). Des plaintes demandant le maintien de la plate-forme arrière sont envoyées à la RATP, comme celle regrettant « *le côté touristique et un peu rétro* » de ces véhicules (lettre de Stève Duclaux à la direction de la RATP du 17 janvier 1993 (ABUS, Ligne 20)).

journée[216].

L'étude des mouvements de voyageurs à bord de la ligne 20 révèle un fonctionnement encore très marqué par le phénomène des heures de pointe au milieu des années 1990 (voir fig. 18, p. 90 et fig. 19, p. 91). Les voyageurs montés à la gare Saint-Lazare descendent majoritairement avant la rue Montmartre ; ceux montés à la gare de Lyon et la Bastille descendent majoritairement avant la République. En heures creuses, si le matin, l'autobus est peu utilisé, il l'est de façon plus importante l'après-midi, notamment autour des pôles de l'Opéra et de la République.

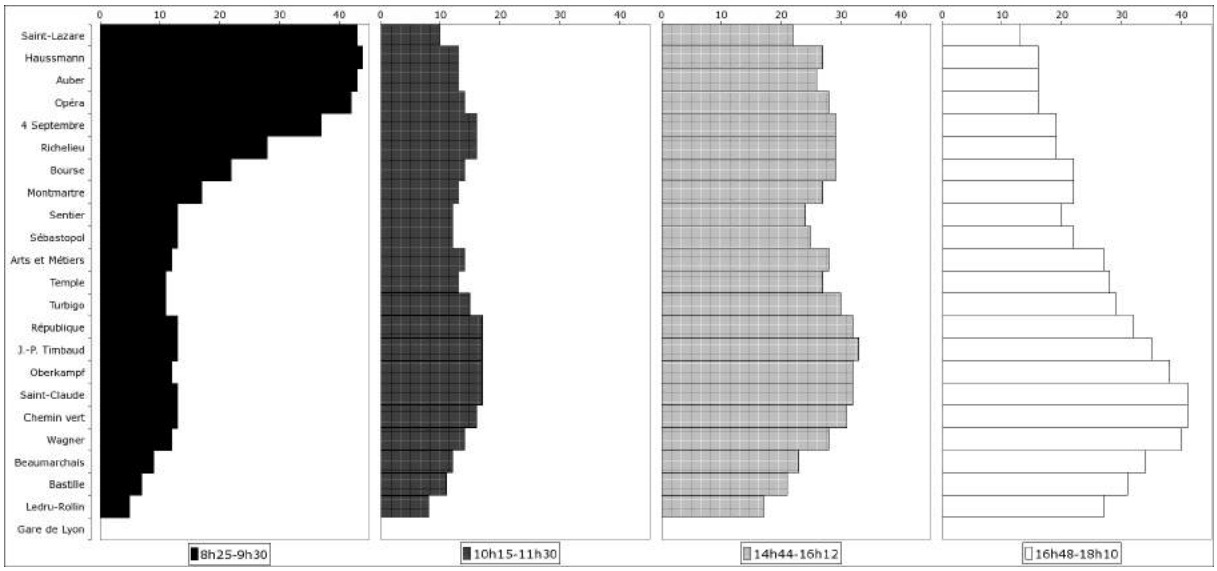


Fig. 18 – *Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du mardi 29 mars 1994 de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon*[217]

La fin du XX^e^ siècle est marquée pour la ligne 20 par des innovations commerciales qui se généralisent par la suite à l'ensemble du réseau. Elle est ainsi la première ligne au service normalisé par une certification extérieure, une des premières à être équipées de l'affichage du temps d'attente et surtout la première à bénéficier d'une accessibilité améliorée pour les personnes en fauteuil roulant, grâce à un matériel à plancher bas et des points d'arrêt adaptés en 1995[218]. Une telle évolution, qui pourrait paraître anodine si l'on considère l'utilisation réelle de la ligne par ces voyageurs, reflète plusieurs phénomènes : le souci affiché de la RATP de s'adresser à chaque voyageur avec ses spécificités d'une part, l'importance des questions d'image dans la société contemporaine d'autre part et, enfin, la rigidité toujours plus forte du réseau d'autobus, du fait des aménagements réalisés aux

[216] Il passe de 30 minutes ou moins avant 9 h, entre 12 h et 14 h et après 18 h à plus de 40 minutes entre 10 h et 12 h et surtout entre 14 h et 16 h (Rizzi (M.) et Saporito (A.), *Variation du temps de parcours et changements du tableau de marche, Étude sur les lignes 20 et 54*, RATP, Direction du réseau routier, 1985, *passim*).

[217] Voir tab. 61, p. 1023. Le serpent de charge représente ici le nombre de voyageurs présents à bord de l'autobus au départ de chaque point d'arrêt. Pour chaque période temporelle, il s'agit d'une moyenne constatée sur l'ensemble des autobus dont l'heure de départ est comprise dans la période concernée.

[218] La ligne est alors équipée en Heuliez GX 317. La loi fondatrice en la matière date de 1975 (loi n° 75-534 du 30 juin 1975) mais son application à des projets de transport fut tardive.

arrêts, qui, après les couloirs réservés, empêchent désormais toute évolution à moindre frais d'un mode promu pour sa souplesse[219]. La rigidité naît donc aussi de la volonté de rendre les véhicules faciles d'accès. D'ailleurs, la mise en accessibilité nécessite le déplacement de nombreux arrêts[220]. La ligne 20 de la fin du XX^{e} siècle s'attache ainsi matériellement au territoire, ce qui peut compenser une perte de lien symbolique avec le boulevard.

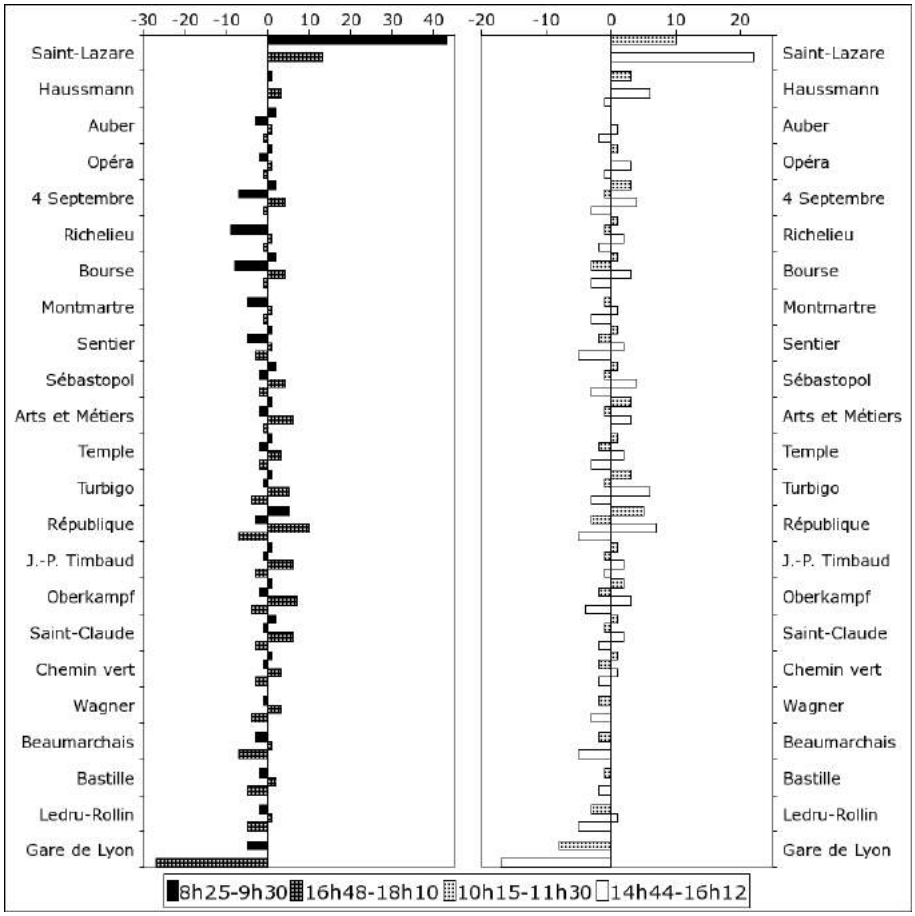


Fig. 19 – *Voyageurs montant et descendant sur la ligne 20 à différentes heures du mardi 29 mars 1994 de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon*[221]

C'est dans les ouvrages d'histoire des transports parisiens qu'il convient alors de chercher le Madeleine – Bastille. Il y est simultanément devenu un passage obligé entre Blaise

[219] 349 voyages ont été recensés la première année d'exploitation. Les années suivantes, le nombre d'utilisations est assez variable, puisque très sensible à la présence de certains voyageurs particuliers sur la ligne mais semble diminuer de 493 voyages en 2000 à 224 en 2006 (*Compatibilité UFR, nombre de voyages réalisés années 2000, 2001, 2002, 2003, 2004*, RATP, DGETI, 2005, 11 p. et *Compatibilité des voyages effectués par les UFR sur l'année 2006*, RATP, DGETI, 2007, 4 p.). A propos de la rigidité nouvelle liée à ces aménagements, voir la suggestion de dissociation encore plus forte de l'aller et du retour en évitant la place de la République faite par un élu parisien de droite en 1993 (lettre de Jacques Dominati, adjoint au maire de Paris, au directeur général de la RATP du 9 novembre 1993 et échanges de courriers successifs (ABUS, Ligne 20)). Le refus est notamment motivé par l'idée qu'il faudrait changer le plan d'accessibilité, c'est-à-dire les aménagements faits sur les trottoirs pour rendre l'autobus accessible à tous.

[220] Compte rendu RATP de la conférence sur place du 13 avril 1995 examinant différents déplacements de points d'arrêts (ABUS, Ligne 20).

[221] Voir tab. 61, p. 1023. Le serpent de charge représente ici le nombre de voyageurs montant – en positif – et descendant – en négatif – à bord de l'autobus à chaque point d'arrêt. Pour chaque période temporelle, il s'agit d'une moyenne constatée sur l'ensemble des autobus dont l'heure de départ est comprise dans la période concernée.

Pascal, à qui est attribuée l'idée de l'omnibus, et l'ouverture du métro en 1900 et l'archétype de l'omnibus à la mode parisienne[222]. Au fur et à mesure que s'éloigne la Belle Époque, le Madeleine – Bastille voit son souvenir se brouiller.

De façon très intéressante pour l'histoire des objets techniques, le Madeleine – Bastille se trouve alors mêlé à un autre élément de la mystique parisienne, le tramway, qui, après avoir été remplacé au cours des années 1930, bénéficie depuis les années 1985-1990 d'une image plus positive, non exempte de nostalgie. Signe que l'imaginaire contribue également à rigidifier cette ligne. C'est ainsi que l'on trouve depuis les années 1990 l'évocation du *tramway Madeleine – Bastille*, que ce soit lors de promenades hippomobiles organisées par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, dans l'historique revendiqué par un bar, *Le Forum*, pour étayer sa présence ancienne sur le boulevard ou dans les débats au Conseil de Paris, où l'élu de la majorité conservatrice, Jacques Dominati, souligne en 1997 qu'une étude sur un tramway Madeleine – Bastille, « *serait d'ailleurs un retour aux sources*[223]. » Est-il besoin de souligner que cet objet n'a jamais existé ? Ce tramway, purement imaginaire illustre clairement la capacité que possèdent les modes de transport à susciter récits, images et fantasmes, ce dont le Madeleine – Bastille, omnibus puis autobus, s'est montré peut-être le plus capable, faisant ainsi naître une véritabe mythologie[224].

C. Une introduction à l'histoire de l'autobus par la mythologie et l'étude de cas

Ainsi, jusqu'à la fin du siècle, le Madeleine – Bastille a été reconnu et employé comme une figure mythologique, avec une intensité et des formes toutefois bien contrastées. Quel bilan peut être tiré de cette mythologie ? Et, plus globalement, quelles idées émergent de cette étude de cas ? Nous tentons ici d'en dresser les grandes lignes.

Un mythe fondateur du lien entre l'autobus et son territoire

Reprenant les méthodes analytiques développées par Roland Barthes, nous entendons ici adopter une démarche similaire à la sienne pour comprendre dans quelle mesure le Madeleine – Bastille constitue l'une des mythologies parisiennes. Il s'agit donc d'identifier

[222] En témoigne par exemple le titre d'un de ceux-ci : Gaillard (M.), *Du Madeleine – Bastille à Météor*, *op. cit.*

[223] « *Mise en place d'une promenade hippomobile dans le parc de La Courneuve utilisant un ancien tramway « Madeleine – Bastille » tiré par trois chevaux de trait placés de front* » dans le cadre d'actions visant à promouvoir l'utilisation du cheval en 1997 (`http://hippotese.free.fr/blogdocs/cr-2e-congres-chev-terr-16-12-04.pdf`) ; le bar *Le Forum*, « *établissement de luxe* », présente ainsi son histoire : « *au 4 boulevard Malesherbes exactement, l'ancien "Café-Restaurant de La Poste" devant lequel les voitures du tramway Madeleine – Bastille font encore demi-tour, va aussi suivre cette nouvelle mode et devenir un magnifique bar rebaptisé "Le Forum" en 1918* » (`http://www.bar-le-forum.com`) ; l'intervention de Jacques Dominati est extraite des débats du Conseil de Paris sur la revalorisation des Grands Boulevards du 13 mars 1997 (`http://www.v1.paris.fr/bmo/debat/cmdebat199703/cmdebat199703-13.htm`). Rappelons que le tramway n'a, en réalité, jamais été accepté sur les Grands Boulevards, comme le souligne l'intellectuel de l'entre-deux-guerres Albert Guérard (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 211). Notons que le *Madeleine – Bastille* est désormais une discothèque sise au 39, boulevard de Bonne nouvelle.

[224] La maison *Maxim's*, voisine des boulevards, propose encore des cigares nommés *Omnibus* et *Impériale*, tandis qu'un de ses salons situé au premier étage s'appelle le *salon impériale*, en référence aux omnibus à impériale qui offraient une vue sur cette pièce.

le fonctionnement et les ressorts de cette figure collective, à partir des discours et images qu'elle génère et donc, dans notre cas, à partir du travail microhistorique conduit ici.

Les figures de l'omnibus puis de l'autobus sur les boulevards pourraient être décrites, dans le vocabulaire de Roland Barthes, comme étant le signifiant d'une construction sémiologique de second rang, à l'origine du mythe (voir p. 50). De ce point de vue, l'environnement décrit est fondamental. L'artère représentée n'est pas n'importe quelle artère, mais une partie des boulevards, souvent appelée simplement *le boulevard*, quel qu'il soit de la Madeleine à la Bastille. Le lieu est d'ailleurs largement identifiable par des éléments-clés, comme les cafés célèbres, les théâtres, voire les personnages mentionnés. L'idée sous-jacente est celle d'unicité du lieu, qui n'est égalé par aucun autre à Paris, voire dans le monde. Cette artère est présentée comme animée, foisonnante, les trottoirs débordant d'activités et de commerces, la chaussée supportant une circulation dense et, souvent, quelque peu anarchique. Il s'agit toujours d'éléments prouvant que le cœur de la ville se situe bien sur ces boulevards et que chacun, que ce soit pour son travail, ses déplacements ou ses loisirs, se doit d'y être.

L'image du Madeleine – Bastille trouve sa place dans ce tableau déjà très chargé de sens. Il peut prendre deux formes. La moins représentée est la forme automobile et l'on ne retient d'elle qu'un seul élément, la plate-forme arrière, qui n'est, somme toute, que l'héritière de l'impériale. La forme hippomobile, pour sa part, domine les représentations des boulevards. Sans elle, tout tableau de ces lieux semble incomplet. Il est très intéressant de citer les éléments qui sont alors mis en avant. Le cocher, par exemple, incarne simultanément le monde du cheval et le Parisien au caractère tranché et à la gouaille typique. De l'autre côté du véhicule, le receveur rappelle la foule, qu'il doit canaliser et souvent refuser en cas de *complet*, mais aussi la débrouillardise et la complicité que certains voyageurs pouvaient entretenir avec lui, en fraudant ou en montant en surcharge. Le lieu par excellence est l'impériale, d'où l'on observe la ville mais aussi où l'on se fait voir, contrairement à l'intérieur. C'est l'élément-clé du mythe, c'est-à-dire qu'en même temps que le voyageur participe au mouvement général des Grands Boulevards, il l'observe. Elle est aussi le lieu de multiples scènes témoignant, sur le plan mythologique, d'une sociabilité très forte entre voyageurs, qui donne tout son sens à l'expression *transport en commun* et qui renvoie à un certain art de vivre que Paris aurait inventé.

Enfin, le Madeleine – Bastille incarne deux dimensions parisiennes fondamentales. La première est, qu'assez paradoxalement, représenter le Madeleine – Bastille, c'est représenter l'ensemble du réseau de surface parisien, voire des transports en commun de la capitale[225]. Le mythe n'est donc pas exempt d'ambiguïté puisque, s'il est fondé sur le

[225] Le paradoxe est d'autant plus fort que cette ligne a le plus souvent été équipée d'un matériel différent du matériel courant : omnibus à 40 places, Schneider H6 ou autobus standards à plate-forme sont autant d'exceptions sur le réseau de leur époque.

caractère unique du boulevard, il s'attache également à prendre ce dernier pour une généralité parisienne. La deuxième est que cette ligne des boulevards renvoie directement et systématiquement, par ce lieu si typique de la Belle Époque parisienne, à la période où Paris était la « *capitale du monde* » et la « *capitale du XIX^e siècle*[226]. »

Ainsi, ce mythe de *l'omnibus des boulevards* est né des lieux qu'il dessert, au moment où leur déclin est annoncé, et d'une époque qui semble regretter la précédente, celle qui se cristallise progressivement comme l'âge du cheval, autour de 1900. Le rôle que jouent les innovations techniques dans la construction des mythes est d'ailleurs ici illustré par le fait qu'une innovation chassant l'autre, cette dernière se réfugie, au moins symboliquement, dans une existence mythologique. C'est donc bien la mémoire qui fabrique le mythe. De même que cette mémoire peut l'oublier, progressivement, lorsque les éléments venant l'alimenter se font de plus en plus rares. Un mythe est donc conjoncturel.

Ce mythe du Madeleine – Bastille ainsi décrit est une réalité depuis les débuts de la CGO, sa signification se chargeant progressivement de différents éléments, au fur et à mesure de l'évolution de la ligne elle-même, notamment lors de sa motorisation, par exemple. Il a exercé son attrait dans le monde professionnel comme dans un milieu beaucoup plus large, du fait également de la fréquentation bigarrée des boulevards[227]. Mythe dont l'existence n'est réellement prise en compte par les édiles parisiens que depuis quelques années. C'est ainsi à l'époque où les difficultés sont tangibles à bord des autobus et où la politique de standardisation développée par la RATP s'efface au profit d'une diversification des services laissant à chaque ligne un caractère plus particulier, en lien avec son territoire, que la figure du Madeleine – Bastille est mise à nouveau en avant par différents acteurs, serait-ce sous la forme d'un tramway !

L'étude de cas, une confirmation des problématiques

Cette étude du Madeleine – Bastille nous permet de mettre en exergue l'existence d'un système de l'autobus parisien soumis à différentes forces, l'étude microhistorique permettant d'en dresser une première liste et d'en jauger les effets. Les pouvoirs publics, représentés en l'occurrence par l'administration et les élus locaux, tiennent une place-clé que ce soit dans la définition du service lui-même, notamment jusqu'aux années 1930, ou dans celle du contexte dans lequel il doit s'exercer, en jouant le rôle d'arbitre entre modes de transport, par des choix de tarification ou d'aménagement urbain. Pour sa part, l'exploitant, que ce soient les dirigeants ou les agents, est la véritable cheville ouvrière

[226] Pour rappeler Higonnet (P.), *Paris, capitale du monde*, *op. cit.* et Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX^e siècle*, *op. cit.*

[227] L'attrait sur le monde professionnel s'opère à différents niveaux, comme lorsqu'un ouvrier de la STCRP se sentait empli de fierté en voyant passer sur les boulevards le véhicule qu'il avait contribué à produire aux ateliers de Championnet (entretien avec M. Pelser) ou lorsque l'un des directeurs de la STCRP, Louis Bacqueyrisse, défend la survie de la ligne E pour des raisons d'ancienneté et de supposée fréquentation par des touristes (mémento de la séance du CTP du 24 juin 1938, p. 1 (ARATP, 2R 153)).

du fonctionnement de la ligne, présent au plus près du territoire, donnant également un visage à l'autobus, que ce soit par l'image globale de la compagnie exploitante ou par l'attitude des agents présents à bord. Les voyageurs ressortent évidemment comme l'un des acteurs de ce jeu aux multiples intervenants. Si la composition sociale des utilisateurs de l'autobus semble difficile à cerner, plusieurs éléments ressortent pour des époques successives. A une utilisation massive et populaire des autobus au cours de l'entre-deux-guerres, rendue possible par la motorisation de la Belle Époque, semble succéder une phase de désaffection qui verrait simultanément les franges les plus aisées, celles qui font le choix de prendre l'autobus, et les moins aisées, celles qui n'ont pas le choix, voyager en autobus, quand les classes moyennes opteraient pour leurs déplacements professionnels quotidiens toujours plus pour le métro et surtout l'automobile. Enfin, l'environnement, constitué principalement par la forme urbaine et les autres modes de transport présents sur l'espace public et dans le choix modal des Parisiens, est essentiel pour la compréhension du développement d'une ligne d'autobus, notamment dans un contexte aussi exceptionnel que celui des Grands Boulevards.

Cette étude de cas a également permis de déceler certaines figures particulières de l'autobus parisien, qui sont le plus souvent prises comme des éléments représentatifs de l'ensemble du système : le véhicule et ses constituants-clés que sont l'impériale et la plate-forme, le conducteur et le cocher, le receveur et le machiniste. Certains lieux communs circulant sur les autobus, comme par exemple qu'ils sont *au complet*, méritent également d'être interrogés.

Enfin, différents aspects de la problématique ont été soulevés par cette analyse du Madeleine – Bastille. Citons ici la question de la souplesse de l'autobus, notion relative qui, si elle repose sur certains éléments tangibles, se heurte souvent à une inertie des processus de décision et d'adaptation aux besoins et surtout peut s'avérer une qualité employée à l'encontre de l'autobus lui-même. Le paradoxe étant que l'autobus ne présente d'ailleurs pas nécessairement une telle qualité ou du moins qu'il convient d'en préciser l'acception. L'innovation, pour sa part, joue un rôle-clé dans l'histoire de la ligne, qu'elle touche au matériel ou à l'organisation, et son absence se fait cruellement sentir, au cours des années 1930 comme des années 1950. Il ressort également de cette étude qu'une innovation ne se diffuse à l'échelle d'un réseau qu'à une vitesse limitée et que les inerties et considérations locales peuvent retarder de beaucoup la mise à niveau du service. Enfin, il est important de s'interroger sur le discours de l'innovation, puisque l'exploitant ne semble avoir promu son service en se fondant sur l'image de modernité et d'innovation qu'à certaines périodes, les années 1920 ou les années 1970 notamment, et que cette innovation peut passer par ce qui est perçu comme un retour du passé, *via* l'équipement en matériel à plate-forme arrière. La notion d'innovation est particulièrement proche de celle d'image des modes de transport. Du moins constitue-t-elle un des fondements de leur formation. Le

cas du Madeleine – Bastille incite à travailler sur ces questions puisque cette ligne présente une véritable construction sociale autour de la perception et de la diffusion de l'image de l'autobus, de son identification aux lieux qu'il dessert et des différents éléments concrets et abstraits, professionnels et amateurs qui peuplent les divers mondes où il navigue.

Sans généraliser à l'ensemble du réseau l'histoire de cette ligne, il s'agit plus, par cette étude microhistorique, de justifier les questionnements que nous considérons comme pertinents pour soutenir une histoire globale des rapports entre l'autobus et Paris, du point de vue de la mobilité, de l'espace public et de la notion de souplesse[228].

[228] Nous suivons ici les considérations du philosophe Michel Foucault en faveur d'un travail alliant l'étude très fine des événements et l'élargissement du point de vue par un recul sur la longue durée :

> *Je ne pense pas qu'il y ait comme une raison inverse entre le repérage de l'événement et l'analyse de la longue durée. Il semble, au contraire, que ce soit en resserrant à l'extrême le grain de l'événement, en poussant le pouvoir de résolution de l'analyse historique jusqu'aux mercuriales, aux actes notariés, aux registres de paroisse, aux archives portuaires suivis année par année, semaine par semaine, qu'on a vu se dessiner au-delà des batailles, des décrets, des dynasties ou des assemblées, des phénomènes massifs à portée séculaire ou pluriséculaire. [...] Mais l'important, c'est que l'histoire ne considère pas un événement sans définir la série dont il fait partie, sans spécifier le mode d'analyse dont celle-ci relève, sans chercher à connaître la régularité des phénomènes et des limites de probabilité de leur émergence, sans s'interroger sur les variations, les inflexions et l'allure de la courbe, sans vouloir déterminer les conditions dont elles dépendent.*
>
> (Foucault (M.), *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, 1971, pp. 56-58)

Première partie
De la Belle Époque à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, un omnibus motorisé

Chapitre 1
Innovation, concurrence et émulation dans la mobilité parisienne, de l'ouverture du métro en 1900 à la veille de la Grande Guerre

Si le XIX^{e} siècle a inventé l'omnibus, le XX^{e} siècle s'ouvre sur une effervescence d'innovations en matière de mobilité urbaine. Le paysage modal se trouve bouleversé par l'arrivée du métro et des premières automobiles et par la motorisation de modes jusque-là hippomobiles, les tramways. Le cheval et la marche sont ainsi effacés, sinon pour l'ensemble des usages, du moins pour de nombreux trajets parisiens.

Face à cette nouvelle offre, l'omnibus, qui avait su défendre son territoire spatial et institutionnel face aux tramways, aurait pu se trouver également en lourde difficulté. S'il est indéniable que son adaptation par une motorisation rapide est directement liée à la multiplicité des modes nouvellement mis en service autour de 1900, nous analysons ici l'hypothèse que la concurrence a pris la forme d'une émulation entre modes plutôt que d'un report de clientèle des uns vers les autres. Une segmentation des publics et des pratiques, réservant à chaque mode une utilité particulière a ainsi permis à chacun de trouver à la veille de la Grande Guerre une situation bien meilleure que celle prévalant en 1900. Ainsi, si une chute de la fréquentation du réseau d'omnibus est constatée au cours des premières années du siècle, sa stabilisation puis sa remontée, alors même que le métro poursuit son développement rapide, témoignent d'un intérêt renouvelé pour ce mode de transport, une fois motorisé. La période correspondrait donc à un apprentissage de la mobilité motorisée mais également d'une certaine multimodalité, c'est-à-dire de la combinaison optimale des modes de transport disponibles.

I. L'entrée dans l'ère de la mobilité motorisée à l'aube du XX^{e} siècle

Alors que Paris a connu une véritable révolution urbaine au cours de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, dans sa forme urbaine comme dans ses modes de vie, la fin du siècle semble marquer l'apogée d'un art de vivre spécifiquement parisien que rien ne saurait troubler et peu susceptible de connaître de profondes évolutions. Pourtant, de 1900 à 1914, sur le

plan de la mobilité urbaine, une autre révolution s'opère. Avec un certain décalage par rapport à la forme haussmannienne progressivement mise en place, l'offre de transport se trouve complètement renouvelée en une quinzaine d'années. La population parisienne apprend alors un nouvelle forme de déplacement en ville, la mobilité motorisée collective, et y prend goût.

A. Paris, une ville achevée ?

L'image du Paris de la Belle Époque, magnifiée par les horreurs de la Première Guerre mondiale, n'est pas qu'une construction *a posteriori*. Nombre de contemporains des années 1890-1900 ont eu effectivement le sentiment d'habiter une ville marquée par « *l'ostentation urbaine* », c'est-à-dire qui avait atteint un apogée dans l'art de vivre et le raffinement, malgré les nombreuses zones de relégation de la pauvreté qu'abritait la périphérie[1]. Ce sentiment, qui peut générer un immobilisme sûr de son fait, se trouve pourtant démenti dans plusieurs domaines, artistiques et culturels, comme dans celui de la mobilité urbaine.

Une ville sûre de sa modernité

Le Paris de la Belle Époque s'inscrit dans ce que l'historien Maurice Agulhon a appelé « *le cycle haussmannien*[2]. » La III^e^ République a en effet hérité d'une capitale bouleversée par l'ampleur des transformations haussmanniennes. Soucieuse de redonner à Paris une place à l'échelle européenne et mondiale, après le douloureux épisode de la Commune, les autorités françaises poursuivent l'œuvre entreprise sous Napoléon III, largement inachevée en 1870[3]. Les Expositions universelles successives, que la République organise en 1878, 1889 et 1900, témoignent de la continuité politique dont la capitale bénéficie, en tant que vitrine de la France. Paris, à l'image du développement de l'Empire colonial, rentre donc dans le champ d'une politique de prestige. L'esprit qui règne dans les projets de la fin du XIX^e^ siècle est donc celui de l'achèvement des réalisations lancées par le préfet Georges-Eugène Haussmann, que ce soit du point de vue des réseaux ou de celui de la construction, les quartiers périphériques étant pour l'essentiel lotis avant 1914. L'ouverture du boulevard portant le nom du préfet de la Seine, en 1927, illustre d'ailleurs cette idée en même temps qu'elle met un point final à la métamorphose haussmannienne de Paris.

Depuis l'annexion de 1860, la ville elle-même peaufine une unité formelle toujours plus poussée. L'intégration des nouveaux quartiers passe notamment par la diffusion de

[1] Pinol (J.-L.) (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Le Seuil, 2003, vol. 2, p. 143.

[2] Agulhon (M.) (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville de l'âge industriel, Le cycle haussmannien*, Paris, Le Seuil, 1983, réédition, 1998, p. 8.

[3] Les hommes en charge de l'aménagement urbain et du développement et de l'entretien des réseaux demeurent d'ailleurs essentiellement les mêmes, les ingénieurs Eugène Belgrand et Jean-Charles Alphand faisant ici figure d'héritiers directs de l'esprit haussmannien.

l'immeuble haussmannien, véritable brique de l'homogénéisation de l'espace parisien[4]. La diffusion de la forme urbaine se fait également par l'ouverture ou le réaménagement de nombreuses voies, selon un profil uniforme, du centre à la périphérie, à l'aide d'arbres d'alignement, de mobilier urbain ou de chaussées au pavage en bois[5]. Le jeu des équipements publics – écoles, mairies, squares... – contribue également au quadrillage du territoire parisien. Certains secteurs, comme Montmartre ou Belleville, en raison notamment de leur forte déclivité et d'un certain isolationnisme, résistent encore à une homogénéisation totale, mais, du point de vue centralisateur, l'essentiel est acquis avant 1914[6].

La III^{e} République alimente également la relégation des populations les plus pauvres en périphérie engagée par Georges-Eugène Haussmann[7]. Un mouvement d'établissement pavillonnaire en banlieue naît autour de 1880, mais n'est pas nécessairement le fait de populations chassées du centre de Paris. La capitale demeure extrêmement attractive, si bien que la population *intra muros* s'accroît, passant de 2,5 millions d'habitants en 1896 à 2,9 millions en 1911[8]. Cette population est largement constituée d'ouvriers et d'artisans, y compris à Paris, dans les zones non touchées par les transformations haussmanniennes. Si bien que la capitale, en 1914, atteint son développement industriel et artisanal maximal tout en conservant un caractère administratif, culturel et commercial marqué[9]. Simultanément, Paris entre en transition démographique, régime caractérisé par une faible mortalité infantile, une baisse de la mortalité liée aux maladies infectieuses et un effondrement de la natalité populaire[10].

Sur le plan économique, après la crise de la fin du XIX^{e} siècle, Paris vit une nouvelle phase de croissance qui se traduit par l'établissement de nouvelles industries en banlieue, notamment dans les secteurs de pointe : automobile, électricité ou chimie[11]. Paris connaît un début de tertiarisation dès avant 1914, les activités industrielles et artisanales se regroupant toujours plus dans le Nord et l'Est de la ville[12]. Ces activités foisonnantes demandent une main d'œuvre nombreuse, confrontée à la question récurrente de son logement.

[4] Sur le tissu urbain parisien, voir notamment Loyer (F.), *Paris XIX^{e} siècle, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987, 478 p.

[5] Voir notamment Landau (B.), « La fabrication des rues de Paris au XIX^{e} siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 1992, pp. 23-46. L'architecte-voyer Bernard Landau baptise la période 1870-1897 de « *temps de l'unification* » (*idem*).

[6] Sur le cas de Montmartre, voir Flonneau (M.), « Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du XVIII^{e} arrondissement (1860-1940) », *Recherches contemporaines*, n° 4, 1997, pp. 49-73.

[7] A ce propos, voir Faure (A.), « Urbanisation et exclusion dans le passé parisien (1850-1950) », *Vingtième siècle*, n° 47, 1995, *passim*.

[8] La banlieue suit un mouvement encore plus marqué, la population des arrondissements de Sceaux et de Saint-Denis passant de 0,8 million d'habitants à 1,3 million sur la même période (*Annuaire statistique de la Ville de Paris*).

[9] Faure (A.), « Formation et renouvellement du peuple de Paris : aspects du peuplement de Paris de la Commune à la Grande Guerre », *Recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, p. 145.

[10] *Idem*.

[11] Pour une analyse de chacune de ces industries de pointe autour de 1900, voir Caron (F.), « L'embellie parisienne de la Belle Époque : l'invention d'un modèle de consommation », *Vingtième siècle*, n° 47, 1995, pp. 42-57.

[12] Nous renvoyons ici au travail réalisé sous la direction de l'historien Maurice Daumas qui a dressé un portrait extrêmement détaillé du Paris industriel de la période considérée (Daumas (M.) (dir.), *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX^{e} siècle*, Paris, Conservatoire national des arts et métiers, 1976, 617 p.).

Le logement des Parisiens laissait effectivement une large part, dans les milieux populaires à ce que l'historien Alain Faure a appelé la « *misère domiciliaire*[13]. » La proximité avec les ateliers, impliquant des nuisances multiples, le logement en garnis, individuels ou collectifs, notamment pour les arrivés récents, ou la taille réduite de nombreuses familles – célibataires, veuves, couples avec au plus un enfant... – sont autant de symptômes de la politique des ménages populaires parisiens, visant à trouver un « *compromis entre la pénurie matérielle et les valeurs éthiques*[14]. » Après avoir longtemps laissé l'initiative au secteur privé, les élus locaux parisiens s'avèrent finalement novateurs en matière de logement social et d'hygiène à la fin du XIX^{e} siècle et surtout au début du XX^{e} siècle, de peur que la population déserte le centre de l'agglomération[15]. La question du logement, si elle ne trouve pas de solution avant la guerre n'en devient pas moins un enjeu important de la politique locale et nationale, dès avant 1914, et se trouve intrinsèquement liée aux problèmes de transport. Pour les Parisiens bénéficiant d'un logement récent ou rénové, les évolutions sont également profondes, puisqu'ils prennent peu à peu l'habitude d'utiliser des réseaux nouveaux leur procurant un confort inédit.

Comme l'a montré l'ouvrage dirigé par l'historien François Caron, le XIX^{e} siècle, par la constitution de réseaux multiples, a fait entrer Paris dans une nouvelle ère, celle du « *mode de vie urbain*[16]. » Ces réseaux sont extrêmement variés et illustrent les habitudes nouvelles des Parisiens : eau, gaz, chauffage, télégraphie, pneumatiques, égouts... Soulignons ici le phénomène de création de nouveaux besoins au fur et à mesure que s'accomplissent des progrès en termes de confort de la vie en ville. Cette qualité de vie accrue, même si elle crée de nouveaux besoins, se diffuse dans la société parisienne, puisque, après une période de crise au cours des années 1870-1880, les classes moyennes voient leur pouvoir d'achat s'accroître de 1,1 % par an entre 1890 et 1910[17]. Cette évolution éclaire la massification des transports collectifs que connaît la Belle Époque. C'est donc un nouveau mode de consommation que Paris invente, d'inspiration aristocratique puis bourgeoise, mais bien plus largement diffusé, entre la standardisation industrielle américaine et une mode élitiste qui se donne en modèle[18]. Une consommation portée par les grands magasins du centre parisien, qui génèrent des flux de clients depuis la périphérie.

La notion d'« *achievement* », avancée par François Caron pour décrire ces réalisations du Paris de la Belle Époque est ici à rapprocher d'une idée qui se trouve alors dans

[13] Faure (A.), « Comment se logeait le peuple parisien à la Belle Époque », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, p. 43.
[14] *Ibid.*, p. 51.
[15] Voir notamment Guerrand (R.-H.), *Les origines du logement social en France*, Paris, Éditions ouvrières, 1966, 360 p. et Varlet (C.), « Portrait de groupe : classe moyenne et logement social dans le Paris de l'entre-deux-guerres », *Cahiers d'histoire*, vol. 44, n° 4, 1999, p. 704.
[16] Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p.
[17] Caron (F.), « L'embellie parisienne de la Belle Époque », *art. cit.*, p. 49.
[18] *Ibid.*, p. 56.

certains esprits parisiens, celle d'une ville achevée[19]. En effet, que penser d'une ville que la forme haussmannienne semblait avoir homogénéisée, dans ses grandes lignes, et d'un mode de vie qui, s'il ne touchait pas encore l'ensemble de la population, se diffusait toutefois rapidement ? C'est ainsi que nombre d'élus et techniciens parisiens, quelques peu nombrilistes probablement, avaient le sentiment d'une ville qui, si elle ne devait pas se complaire dans l'immobilisme, du moins ne connaîtrait plus de modification majeure de sa forme. L'idée d'une perfection atteinte, celle du Paris de la Belle Époque, fut ainsi très influente dans l'esprit de nombreux décideurs tout au long du siècle et se retrouva, plus tard, dans les débats sur l'interdiction des lignes aériennes de tramways ou l'autorisation des autoroutes urbaines. Toutefois, le XX^e siècle a apporté de nombreux démentis à cette idée, au premier rang desquels les évolutions profondes qu'a connues la mobilité urbaine. La Belle Époque elle-même n'était d'ailleurs pas exempte de mouvements annonçant de vastes changements.

Des mouvements perceptibles sous l'image d'un Paris figé

Au moins deux champs spécifiques laissent entrevoir que le Paris de la Belle Époque n'était aucunement figé et ne pouvait donc être achevé. Le premier est le champ culturel. Autour de 1900, les changements en la matière sont extrêmement profonds. La société française en général et parisienne en particulier rentre dans un monde de massification, de médiation et de consommation dont elle ne connaissait auparavant que les prémices. Comme l'écrivent les historiens Jean-François Sirinelli et Jean-Pierre Rioux, « *la France d'avant 1914 travaille à la recherche d'un équilibre entre individuel et collectif. On s'interroge beaucoup sur l'effet de masse tout en magnifiant le citoyen. C'est la naissance du foyer individuel*[20]. » Les réformes sociales majeures que sont l'instauration du repos hebdomadaire, en 1906, ou la généralisation de la journée de 10 heures, en 1912, sont autant d'éléments annonçant de profonds changements socio-culturels mettant à bas l'idée d'une ville achevée et aux multiples répercussions sur les transports urbains en permettant, par exemple, aux ouvriers d'emprunter le réseau d'omnibus, dont le premier service démarrait souvent assez tard, autour de 7 h du matin[21]. Autant de phénomènes renforcés par la place nouvelle accordée aux loisirs dans la vie parisienne[22].

Autre champ, tout aussi important pour l'évolution des villes au XX^e siècle, celui de la planification urbaine. C'est en effet autour de 1910 que se constitue une nouvelle discipline, l'*urbanisme*[23]. Approche scientifique et globalisante mais également bien souvent

[19] *Ibid.*, pp. 42 et 57.

[20] Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *La culture de masse en France, de la Belle Époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 2002, p. 74.

[21] *Ibid.*, p. 93.

[22] Voir Corbin (A.), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 1995, réédition, Flammarion, 2001, 466 p.

[23] Voir, par exemple, (Claude) (V.) et Saunier (P.-Y.), « L'urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique. », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 25-40.

utopiste et enjouée, l'urbanisme parisien du début du siècle s'alimente des pensées étrangères, notamment des travaux allemands et anglais. Ainsi, les cités-jardins de l'urbaniste britannique Ebenezer Howard inspirent-elles nombre de techniciens et d'élus. Le rôle d'un de leurs principaux promoteurs, l'élu séquanais socialiste Henri Sellier, dans les choix à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble suffit à souligner l'importance de ces idées *intra* et *extra muros*[24]. La conviction que changer la forme urbaine permet de changer la société et de refonder le lien social se forge ainsi dans certains milieux, entre enseignement universitaire, action publique et pensée technique[25].

La notion d'*espace public* naît également à la même époque, même si le terme employé est plutôt celui d'*espaces libres*. Mais c'est bien cette idée que défendent certains penseurs d'inspiration hygiéniste, comme les parisiens Marcel Poëte et Louis Bonnier, plaidant pour une acception large des espaces libres, renvoyant à tout espace non bâti, et non aux simples espaces plantés[26]. Cette ébullition de la conception urbaine trouve progressivement une concrétisation à travers différentes lois, d'abord *via* des textes promouvant le logement social, à partir de la loi Siegfried du 30 novembre 1894, puis, après 1914, *via* des textes organisant la planification urbaine, notamment la loi Cornudet du 14 mars 1919, complétée en 1924[27].

Ainsi, si l'idée d'une ville achevée est partagée par certains, les frémissements d'une évolution profonde de la forme urbaine sont déjà palpables. A notre sens, c'est le champ de la mobilité qui connaît alors les changements les plus rapides, dans lesquels se trouve emporté l'omnibus hippomobile.

B. Le paysage modal et la mobilité avant 1900, un système à bout de souffle

Il convient ici de dresser un état des lieux de la mobilité parisienne à la toute fin du XIX^{e} siècle, à partir d'éléments quantitatifs et qualitatifs, en décrivant ce que sont les modes de transport en présence, aux côtés de l'omnibus hippomobile, tels qu'ils peuvent être vus sur la chaussée parisienne, par exemple aux abords de la gare Saint-Lazare, lieu marqué par le chemin de fer où se pressent piétons, automobiles, tramways, omnibus,

[24] Voir Topalov (C.) (dir.), *Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1999, *passim*.

[25] Voir Saunier (P.-Y.), « Où l'auteur propose un plan de travail pour une histoire dite sociale de l'aménagement urbain », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, pp. 34-35. L'historien Pierre-Yves Saunier distingue trois foyers principaux de diffusion de la pensée en urbanisme au cours des années 1910-1920 : le Musée social, la Société française des urbanistes et l'Association générale des techniciens et hygiénistes municipaux (Saunier (P.-Y.), « La ville et la ville : les hommes et les organismes municipaux de l'aménagement urbain aux XIX^{e} et XX^{e} siècles », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, p. 134).

[26] Texier (S.), « Aérer la ville », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, pp. 90-105.

[27] Sur le développement de l'urbanisme réglementaire, voir Gaudin (J.-P.), « La cité reconstituée. Technique de planification urbaine et légitimités politiques au début du XX^{e} siècle », *Revue française de science politique*, vol. 35, n° 1, 1985, p. 99.

fiacres et autres charrettes (voir fig. 20, p. 105)[28]. Il en ressort l'idée d'un système incapable d'assurer de façon satisfaisante la mobilité d'une population nombreuse, puisque dépassé par la croissance démographique et économique de la capitale.

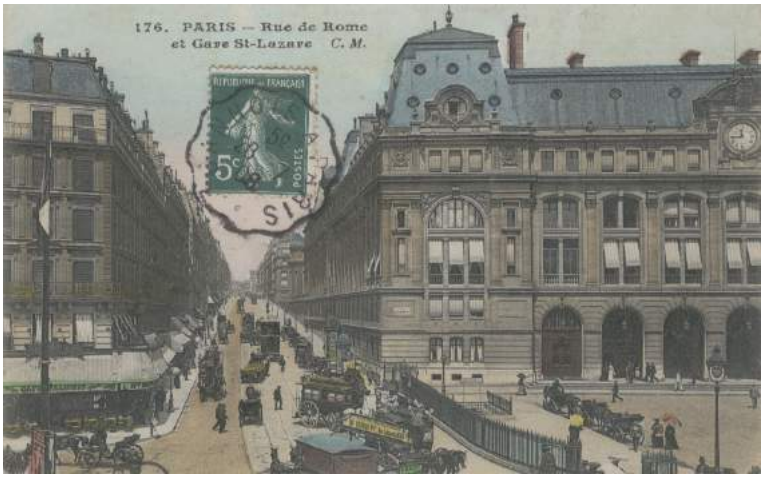


Fig. 20 – *Vue de la rue de Rome (*ca. *1908)*[29]

Une fourmilière ?

Les mouvements du Paris de la fin du XIX^e siècle ont été abondamment décrits, par des observateurs plus ou moins enthousiasmés par leur effervescence ou par de nombreux écrivains. Il en ressort une image d'un Paris qui grouille, comme, dans *L'argent*, publié en 1891 par le romancier Émile Zola, qui dépeint notamment la place de la Bourse[30] :

> *Là, sur cet élargissement du pavé, la vie s'étalait, éclatait un flot de consommateurs envahissait les cafés, la boutique du pâtissier ne désemplissait pas, les étalages attroupaient la foule [...]. Et, par les quatre angles, les quatre carrefours, il semblait que le fleuve des fiacres et des piétons augmentât, dans un enchevêtrement inextricable ; tandis que le bureau des omnibus aggravait les embarras et que les voitures des remisiers, en ligne, barraient le trottoir presque d'un bout à l'autre de la grille.*

En plus de ce mouvement indéniable, notamment du fait de la densité parisienne et de l'activité des quartiers d'affaires, Paris présente la spécificité de posséder une pluralité des centres et des fonctions[31]. La mobilité ne se résume pas à celle du boulevard, mais est

[28] Ce thème est bien illustré par les images du Paris de l'époque qui font fréquemment ressortir l'hétérogénéité du paysage modal autour de 1900 (voir, par exemple, FI, *En attendant l'automobile*).

[29] Collection personnelle. Les modes présents sur cette image étaient également observables dans les rues de Paris à la fin du XIX^e siècle.

[30] Zola (É.), *L'argent*, Paris, Charpentier, 1891, réédition *in Les Rougon-Macquart*, Paris, Le Seuil, 1970, vol. 6, p. 32.

[31] Comme l'explique en 1897 l'ingénieur Paul Haag :

> *Ce qui caractérise tout particulièrement la circulation parisienne, c'est sa variété, sa continuité, sa diffusion : affairée dans certains quartiers, elle affecte ailleurs la forme de la flânerie. Et cette animation de nos voies publiques n'est pas localisée comme à New-York et à Londres ; elle ne se restreint pas à certaines heures de la journée ; elle se prolonge enfin fort avant dans la nuit. C'est cette animation générale et continuelle qui fait la physionomie de Paris, et son charme tout particulier si connu des étrangers et si apprécié par eux.*

(Haag (P.), *Les transports en commun et les métropolitains dans les grandes villes étrangères et à Paris, Conférence faite à la Société française des Ingénieurs coloniaux*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et C^ie, 1897, p. 25.)

également une habitude prise dans les quartiers parisiens et jusqu'en banlieue, même si les distances parcourues semblent avoir été relativement faibles, puisque la marche dominait alors un paysage modal où existent toutefois de nombreuses possibilités pour se déplacer, individuelles comme collectives.

La marche, mode dominant mais méconnu

La marche est le mode traditionnel de déplacement, accessible au plus grand nombre et dont l'usage est simultanément facilité par une forte habitude et par les dimensions réduites de l'agglomération parisienne jusqu'à l'industrialisation du XIX^{e} siècle. Ce siècle, malgré les bouleversements qu'il connut dans l'organisation du travail et la répartition des populations laborieuses, est encore très marqué, pour les déplacements urbains, par la marche. Les illustrations littéraires en sont nombreuses et Émile Zola fait à nouveau office, en la matière, de principale référence. Paru en 1877, *L'assommoir* offre ainsi une célèbre description de la foule des travailleurs qui, chaque jour, quitte la périphérie où elle réside pour rallier, à pied, les quartiers centraux où elle travaille (voir p. 1053). Ce récit, parmi d'autres, et les travaux d'historiens comme Alain Faure, incitent ainsi à relativiser l'idée d'une population proche de son lieu de travail[32]. Si les populations les moins aisées ne pouvaient se déplacer autrement, c'est en raison d'une lacune des transports publics, restreints à la zone centrale et ne commençant leur premier service que trop tard, mais également de leur prix. La marche s'impose donc comme l'unique solution, parmi les populations ouvrières, voire dans certains foyers bourgeois[33]. Toutefois, d'autres figures du piéton parisien existent dans ce monde de la marche, comme le badaud ou le touriste[34].

La prolifération des piétons au cours du XIX^{e} siècle a ainsi conduit les autorités à tenter d'en organiser les flux, notamment dans leurs relations aux véhicules hippomobiles, dont le trafic connaît, également, une intensification. C'est ainsi que le préfet de police Gabriel Delessert imposa la circulation à droite en supprimant toute préséance pour la noblesse en 1837 et relégua les piétons sur les trottoirs[35]. L'idée de séparation des flux se retrouve également dans la création des passages couverts ou, plus directement, lors de l'installation du premier refuge pour piétons, boulevard des Capucines en 1865, soit bien avant l'arrivée de l'automobile[36]. Il subsiste toutefois une forte difficulté à marcher sur un espace public très encombré. L'historien Christophe Studény estime que la promenade est devenue difficile en raison des flux de véhicules, au premier rang desquels les omnibus,

[32] Alain Faure souligne ainsi les nombreuses plaintes de ne pas pouvoir rentrer chez soi le midi, la fatigue des marches quotidiennes, le manque de temps pour les loisirs, notamment le soir, et, enfin, l'instabilité de l'emploi dont découle une forte variabilité des trajets domicile-travail (Faure (A.), « Aspects de la "vie de quartier" dans le Paris populaire de la fin du XIX^{e} siècle », *Recherches contemporaines*, n° 6, 2000-2001, pp. 295-296).

[33] Voir Passion (L.), « Marcher dans Paris au XIX^{e} siècle », *in* Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux*, *op. cit.*, p. 40.

[34] *Ibid.*, p. 28

[35] Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 1995, pp. 112-113.

[36] Passion (L.), « Marcher dans Paris au XIX^{e} siècle », *art. cit.*, pp. 27 et 31.

qui chassent et pressent les piétons, tout en faisant également la course entre eux, du moins avant l'unification au sein de la CGO en 1855[37]. Le rythme soutenu qui ressort de ce foisonnement de piétons, auxquels viennent s'ajouter progressivement différents modes de transport, devient même une spécificité parisienne, face à une province perçue comme plus lente[38].

La bicyclette, un mode rare et élitiste

Autre mode individuel et propulsé par la force humaine, la bicyclette se cantonna, avant 1900, à des usages sportifs, suscitant la curiosité des uns et des autres. Son développement fut d'abord limité par les problèmes de mise au point, puisque les progrès aboutissant à une bicyclette moderne, avec roue avant directrice et roue arrière motrice, chaîne de transmission et pneumatiques, ne furent acquis qu'au cours des années 1880. Il fut ensuite limité par son prix, qui ne lui permit pas de sortir d'une niche sur le marché de la mobilité avant la fin du siècle. Le vélo ne parvint donc pas à inquiéter la domination du cheval[39].

La traction animale, clé de voûte du système de mobilité

Effectivement, le principal rival de la marche à pied est alors le cheval, décliné sous différentes formes comme force de traction, qui mêlent modes individuels et collectifs. Comme l'écrit l'historienne Ghislaine Bouchet, auteure du travail de référence sur la présence du cheval à Paris au XIX^{e} siècle, « *les années 1855-1900 constituèrent l'âge d'or de la traction hippomobile, en particulier dans les transports publics, qui se développèrent intensément dans les grandes villes à partir de 1850*[40]. » Le cheval, comme élément du système de mobilité, est omniprésent dans le paysage parisien, comme l'attestent les récits, photographies et autres représentations de l'époque, notamment *via* les cavaleries des deux compagnies qui assuraient une bonne partie de la mobilité hippomobile, la CGO pour les omnibus et la Compagnie générale des voitures de place et de remise (CGV) pour les fiacres. Leur effectif s'accroît au cours de la deuxième moitié du siècle pour atteindre un maximum autour de 1900 (voir tab. 3, p. 108). Aux chevaux de ces compagnies et de divers services organisés – maîtres de poste, pompes funèbres, ambulances… – s'ajoutaient nombre de chevaux de particuliers, d'entreprises et de commerces, comme *Le Bon Marché*. Les artisans et petits industriels des arrondissements périphériques comptaient notamment parmi les principaux utilisateurs de chevaux. Le recensement militaire en vue de la réquisition des chevaux permet ainsi d'estimer à environ 100 000 leur nombre dans

[37] Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, pp. 113 et 128.

[38] Voir El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 128.

[39] Sur ce point, voir Bouchet (G.), *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Genève, Paris, Librairie Droz, 1993, pp. 195-197.

[40] *Ibid.*, p. 83.

la capitale en 1900, ce qui produisait de multiples nuisances, olfactives et auditives[41].

Année \ Compagnie	CGO	CGV
1870	6 992	3 051
1875	9 267	9 234
1880	12 758	10 831
1885	12 565	9 720
1890	13 765	10 261
1895	16 213	11 198
1900	16 572	11 618

Tab. 3 – *Effectif des cavaleries de la CGO et de la CGV (1870-1900)*[42]

Ce système de mobilité, qui reposait sur la force du cheval et donnait donc à ces êtres vivants, fragiles et éphémères une valeur capitalistique appréciable, nécessitait une organisation très fine des écuries, du remplacement des cavaleries et du suivi vétérinaire, que Ghislaine Bouchet a précisément étudiée dans les cas de la CGO et de la CGV[43]. Ces nombreux chevaux fournissaient du travail à des milliers de cochers, d'omnibus ou de fiacres (voir p. 128). Selon l'historien américain Nicholas Papayanis, les fiacres étaient d'ailleurs le mode préféré des Parisiens aisés et des touristes depuis le milieu du XIX^{e} siècle[44].

Le tramway hippomobile est le troisième et dernier grand mode de transport public fondé sur la traction animale, aux côtés des fiacres et des omnibus. Longtemps refusés à Paris *intra muros*, à l'exception de la ligne ouverte par l'ingénieur Alphonse Loubat en 1855 et reprise par la CGO dès 1856, les tramways se sont finalement installés dans le paysage parisien et surtout banlieusard, à partir de 1873[45]. Leur histoire a été dressée avec précision par l'érudit Jean Robert[46]. Installés sur la chaussée, ces premiers tramways offrent un service similaire à celui des omnibus, au même prix. En effet, malgré leur rentabilité meilleure, grâce au glissement sur les rails qui permettait d'emporter plus de passagers, leur tarif fut aligné sur celui des omnibus afin de ne pas susciter de réaction hostile de la CGO, qui devint par ailleurs le principal exploitant de tramways. Aucun monopole ne régissait ce mode, si bien que de nombreuses compagnies locales virent le jour en banlieue jusqu'en 1914, ce paysage institutionnel étant en perpétuelle reconfiguration. Le tramway se trouve ainsi pour l'essentiel relégué en périphérie et acquiert donc progressivement l'image d'un mode à connotation ouvrière[47]. Le refus du tramway par les

[41] *Ibid.*, pp. 194-195.

[42] *Ibid.*, p. 88.

[43] *Ibid.*, *passim*. Sur le fonctionnement de la CGO (écuries, horaires, personnel…), voir également du Camp (M.), « Les voitures publiques dans la Ville de Paris », *La revue des deux mondes*, 15 mai 1867, pp. 340-352. Sur l'organisation des chevaux de la CGO, voir p. 133.

[44] Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, p. 133.

[45] Le tramway connut un succès bien plus net outre-Atlantique, notamment à New York, si bien que la seule ligne exploitée à Paris au cours des années 1855-1873 fut surnommée *l'Américain*. Une appellation similaire est également attestée à Lisbonne.

[46] Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, *passim*.

[47] L'historienne Juliette Aubrun a bien montré comment le tramway constituait un enjeu de développement local, cet objet urbain moderne suscitant, par exemple, la création de petit maraîchage destiné à la consommation parisienne (Aubrun

quartiers centraux s'appuya sur cette perception, si bien qu'aux raisons esthétiques et institutionnelles vinrent s'ajouter des raisons politiques. Le tramway de la fin du XIX^e siècle n'est donc pas un mode qui exprime pleinement son potentiel, ses tarifs restant artificiellement élevés, puisque calés sur ceux de l'omnibus, ses fréquences de passage faibles et ses vitesses, de 8 à 10 km/h, lentes, bien que légèrement supérieures à celles des omnibus.

Le chemin de fer, un mode *extra muros* aux répercussions *intra muros*

Néanmoins, dans le Paris de la seconde moitié du XIX^e siècle, la mobilité motorisée ferrée est une réalité pour nombre de citadins. Effectivement, le développement des liaisons ferroviaires, d'abord sous la Restauration, puis sous le Second Empire, à une échelle nationale, a offert la possibilité à de nombreuses communes de banlieue d'être desservies, par création d'une halte puis d'une gare. Le dernier quart du XIX^e siècle a vu le développement de trains ouvriers, c'est-à-dire de trains offrant un tarif préférentiel, destiné aux banlieusards travaillant à Paris, à condition d'arriver *intra muros* tôt dans la matinée[48]. Ce mode de tarification inspira d'ailleurs directement le système des omnibus à la fin du XIX^e siècle. S'ils ne transportent qu'un nombre finalement assez faible de personnes, 50 000 à 90 000 par jour peu après 1900, et ce en raison des réticences des compagnies à généraliser une mesure qu'elles jugeaient déficitaire, ils sont tout de même fondamentaux dans la constitution d'une habitude pendulaire alors que les usages des trains de banlieue étaient, jusqu'alors, plutôt dominés par les loisirs et la villégiature[49].

Mais, de façon générale, les trains demeuraient chers et parcouraient de longs trajets. Surtout, à l'exception de la Petite Ceinture, ils ne réalisaient que des parcours entre Paris et sa banlieue et ne rentrent donc pas directement en ligne de compte en ce qui concerne la mobilité des citadins *intra muros*[50]. Ils ont toutefois au moins une triple influence sur la mobilité parisienne et donc sur le réseau d'omnibus. Ils participent d'une part de l'habitude que prennent les habitants de la région parisienne d'utiliser des modes de transport collectifs. D'autre part, leurs points d'entrée dans la capitale, les différentes gares parisiennes, sont des lieux-clés de la mobilité *intra muros* par la masse de voyageurs qu'ils génèrent et qu'il convient de diffuser dans tout Paris. Lieux de congestion, de repère

(J.), *La ville des élites locales : pouvoir, gestion et représentations en banlieue parisienne, 1860-1914*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II Louis Lumière, 2004, p. 113).

[48] Sur les trains ouvriers, créés en 1883, voir Faure (A.), « A l'aube des transports de masse. L'exemple des "trains ouvriers" de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 40, n° 2, avril-juin 1993, pp. 228-255.

[49] Avant 1900, l'accroissement des déplacements entre Paris et la banlieue est bien plus le fait du peuplement de la banlieue par une population variée, attirée par les nouveaux lotissements qui s'y construisent (Caron (F.), *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005, pp. 317-318). Pour les moins aisés, il s'agissait de trouver un logement plus agréable et à meilleur marché que ce que pouvait offrir Paris. Pour les plus aisés, typiquement la petite bourgeoisie, il s'agissait d'accéder à la résidence secondaire. Enfin, la banlieue elle-même devint un lieu d'activité, industrielle, artisanale et de loisirs qui attira, dès lors, une population, y compris parisienne.

[50] Sur la Petite Ceinture, voir Carrière (B.), *La saga de la Petite Ceinture*, Paris, Éditions de la vie du rail, 1991, 287 p. Signalons également les quelques funiculaires qui existaient à Paris et en région parisienne, également mécanisés mais quantitativement très marginaux (voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, pp. 422-430).

ou de correspondance, ils structurent les réseaux urbains tout au long du XX^{e} siècle, que ce soit négativement, comme lorsque le métro fut dessiné tout en évitant d'offrir de trop bonnes liaisons de gare à gare, ou positivement, comme lorsque le réseau de surface se fonda sur les gares parisiennes pour identifier ses terminus principaux à la Libération[51]. Enfin, les intérêts *intra muros* des compagnies ferroviaires puis de la SNCF, à compter de 1938, influencèrent régulièrement le jeu d'acteurs présidant aux destinées de l'autobus (voir p. 594).

Les bateaux omnibus, mode efficace mais au parcours contraint

Enfin, les Parisiens pouvaient également profiter d'un mode motorisé souvent oublié depuis sa disparition : le bateau. Mis en service à la demande de la Ville de Paris, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1867, les bateaux omnibus ont fait l'objet d'un travail de maîtrise d'Armelle Bédouin[52]. Les deux compagnies exploitantes, les Hirondelles parisiennes et la Compagnie des bateaux omnibus, surnommée *les mouches*, fusionnèrent en 1886[53].

Dans l'historiographie, leur place est souvent négligée, peut-être en raison de leur forte baisse de fréquentation liée à l'apparition de nouvelles concurrences après 1900 et finalement de leur disparition en 1934. Ils jouaient pourtant un rôle important en assurant les déplacements quotidiens de populations récemment installées en banlieue et tenant toujours un emploi à Paris. Le cours de la Seine, qui lie Paris à sa périphérie, offrait ainsi la possibilité d'une desserte de Maisons-Alfort à Suresnes inchangée jusqu'aux années 1930 (voir fig. 21, p. 111). La tarification souple prévoyait des services ouvriers et était moins chère que celles des omnibus et tramways, en raison de coûts d'exploitation moins élevés, leur capacité étant meilleure que celles des modes routiers ou ferrés[54]. De 1889, année d'Exposition universelle, à 1907, les bateaux transportent plus de 20 millions de voyageurs par an, ce qui prouve qu'ils avaient un public, de voyageurs quotidiens en semaine et de promeneurs le dimanche, jour où les tarifs étaient plus élevés[55]. Ainsi, pour Armelle Bédouin, en 1900, les bateaux sont l'unique mode de transport simultanément

[51] Soulignons ainsi que la desserte des gares parisiennes fut soigneusement élaborée en réaction à la puissance des compagnies de chemin de fer, l'exemple le plus marquant étant celui de la ligne n^{o} 5 qui n'effectue pas la liaison entre *Gare d'Austerlitz* et *Gare de Lyon* mais dessert la station *Quai de la Rapée* située dans une zone peu dense.

[52] Bédouin A., *Un transport oublié, les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934* », maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, 2002, 132 p. Voir également Gaillard (M.), *Du Madeleine – Bastille à Météor, histoire des transports parisiens*, Amiens, Martelle, 1991, pp. 84-93.

[53] L'origine du terme *bateau mouche* est controversée. La plus probable semble être liée au fondateur de la Compagnie des bateaux omnibus, Émile Plasson, un entrepreneur lyonnais exploitant déjà un service de bateaux-omnibus dans sa ville. Ses bateaux étaient construits dans les chantiers navals du quartier de la Mouche, d'où leur nom qui serait arrivé à Paris. Toutefois, une autre origine est avancée, venue de Londres cette fois. Le terme découlerait de l'adaptation française de l'appellation *flea-boat* qui désignait certains bateaux de la capitale britannique. Il est en revanche attesté que l'attribution du terme à un hypothétique créateur, Jean-Sébastien Mouche, est bel et bien un canular, qui trompa quelques édiles, venus rendre hommage à sa mémoire, près du pont de Solférino en 1954.

[54] En 1897, un voyage du pont royal à Point-du-Jour coûtait 10 centimes (0,35 € de 2006) en bateau, à comparer aux 15 centimes (0,52 € de 2006) d'un voyage en omnibus en 2^{e} classe ou aux 30 centimes (1,04 € de 2006) d'un voyage en 1re classe (Bédouin A., *Un transport oublié, les bateaux omnibus*, *op. cit.*, p. 35).

[55] Pour la fréquentation annuelle des bateaux omnibus de 1867 à 1934, voir tab. 28, p. 976.

abondant, rapide et bon marché[56].

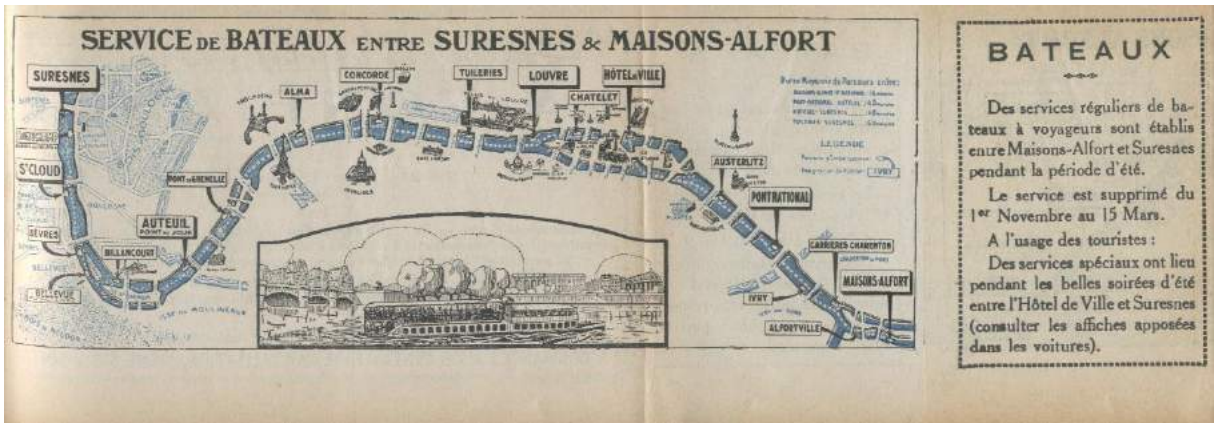


Fig. 21 – *Plan des bateaux exploités par la STCRP (1931)*[57]

Toutefois, leur principale limite est liée à leur itinéraire, le cours de la Seine n'offrant aucune possibilité d'évolution du réseau. Soulignons néanmoins qu'un tel manque de souplesse n'est pas l'apanage des seuls modes dont le support paraît immuable. Ainsi, l'omnibus pouvait-il présenter autour de 1900 le visage d'un réseau vieillissant aux itinéraires autant figés que le cours d'un fleuve.

C. L'omnibus, la pratique courante d'un réseau vieilli

Il convient ici de nous arrêter plus longuement sur l'omnibus hippomobile, mode important de la mobilité parisienne et, surtout, ancêtre direct de l'autobus, qui n'est initialement qu'un omnibus motorisé. L'étude du fonctionnement de ce réseau, de ses pratiques et figures principales doit nous permettre d'éclairer les conditions de la naissance du réseau d'autobus, ainsi que les origines de la logique propre à ce mode. En effet, du fait des investissements qu'il suppose et, peut-être, de la multiplicité des acteurs qui participent à le définir, il existe une inertie très forte du monde des transports collectifs. Les bases de la culture parisienne de l'autobus sont ainsi constituées des habitudes et images élaborées à l'époque de l'omnibus hippomobile. Citons, parmi d'autres exemples, les tracés des lignes qui, pour l'essentiel, demeurent identiques depuis le milieu du XIX^{e} siècle jusqu'au milieu du XX^{e} siècle, les questions d'imbrication entre puissance publique et secteur privé, qui sont également cruciales pour cette même période, ou le vocabulaire de l'autobus, qui découle largement de celui de l'omnibus. Enfin, soulignons également que c'est dès l'ère hippomobile que le lien particulier entre Paris et Londres en matière de transports publics se forge et connaît ses premiers retournements de *leadership*.

[56] *Ibid.*, p. 36.
[57] *Guide officiel TCRP. Autobus, tramways, bateaux*, 1931 (collection personnelle).

Un mode ancien, ancré dans les pratiques parisiennes

A la fin du XIX^{e} siècle, l'omnibus est un mode établi sur la chaussée parisienne depuis environ 70 ans[58]. Sa longévité s'explique en partie par le long monopole dont il a joui jusqu'à l'arrivée du tramway, mais également par l'utilité dont il a su faire preuve. C'est ainsi que, si, en 1861, les Parisiens ne faisaient en moyenne qu'un voyage par semaine en omnibus, ce chiffre a doublé en 1898 (voir tab. 4, p. 112). La fréquentation des omnibus dépasse les 100 millions de voyageurs en 1865, celle des omnibus et tramways les 200 millions en 1878[59]. De tels chiffres reflètent l'évolution des habitudes des Parisiens, fréquentant toujours plus les grands magasins et autres équipements urbains situés au cœur de Paris. Alors que l'écrivain américain John Sanderson a pu décrire un omnibus socialement très mêlé au cours des années 1830, ce n'est plus le cas sous le Second Empire et au cours des premières années de la III^{e} République, les tarifs élevés pratiqués par la CGO interdisant au plus grand nombre d'y avoir régulièrement accès[60].

Année	Déplacements annuels sur les lignes de la CGO par Parisien
1861	50
1880	85
1889	90
1897	102
1898	105
1899	106

Tab. 4 – *Déplacements annuels sur les lignes de la CGO par Parisien (1861-1899)*[61]

L'absence durable de tarifs ouvriers, contrairement à ce qui se mit progressivement en place sur les chemins de fer de banlieue, jouait de ce point de vue, un rôle décisif. Ainsi, en 1883, pour le prix d'un abonnement hebdomadaire ouvrier permettant d'effectuer sept allers et retours entre Paris et Asnières, il n'était possible d'accomplir que sept trajets en omnibus *intra muros*, en 2^{e} classe[62]. L'omnibus s'avère ainsi approximativement deux fois plus coûteux que le chemin de fer, les deux modes desservant toutefois des territoires distincts. La démocratisation partielle de l'omnibus n'intervint donc qu'au cours

[58] A la fin du siècle, une chanson des artistes Alexandre Trébitsch et Émile Spencer ne décrivait-elle pas comme inimaginable un *Paris sans omnibus* ?

[59] Voir tab. 27, p. 974 pour des données annuelles d'offre de service et de fréquentation.

[60] John Sanderson écrivait, en 1839 :

> *A Paris, tout le monde prend l'omnibus. La Chambre des Pairs prend l'omnibus. Je prends souvent celui dans lequel le roi, avant qu'il ne grandisse dans le monde, avait l'habitude de se déplacer. Ce matin, j'ai voyagé entre une grisette avec une boîte à chapeau et un chevalier avec une décoration.*

(Sanderson (J.), *The American in Paris*, Philadelphie, Carey & Hart, 1839, p. 135)
Traduction personnelle de la version américaine :

> *In Paris every body rides in an omnibus. The Chamber of Peers rides in an omnibus. I often go out in the one the king, before he got up in the world, used to ride in. I rode this morning between a grisette with a bandbox, and a knight with a decoration.*

[61] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 75.

[62] Faure (A.), « A l'aube des transports de masse », *art. cit.*, pp. 233-234.

des années 1890, lors de l'instauration de tarifs ouviers, un des « *progrès populaires* » dont l'auteur utopiste Jacques Fabien rêvait, dès 1863, dans son ouvrage *Paris en songe*[63].

Les omnibus, comme le chemin de fer pour les banlieusards, contribuent à forger le rythme de vie des citadins. Ainsi en est-il, par exemple, de l'étendue horaire des services dans la journée. Le départ du matin, qui s'est longtemps fait autour de 7 h joue un rôle de sélection sociale, puisque les ouvriers, embauchant généralement plus tôt, ne peuvent utiliser l'omnibus pour se rendre à leur travail. L'horaire du dernier omnibus, entre minuit et 1 h, tient une place similaire et commence à mettre un terme aux soirées parisiennes, rappelant la fermeture des portes de la ville à l'époque médiévale[64].

L'omnibus s'insinue également dans les relations sociales. Ainsi, en 1876, des personnages des frères Edmond et Jules Goncourt ne définissent-ils leur réseau de relations qu'en fonction du réseau d'omnibus : « *les Vineux sont à Paris ; mais c'est bien inutile de les inviter : ils ne vont que chez les gens qui se trouvent sur une ligne d'omnibus*[65]. » Il est donc possible d'identifier ici un pouvoir structurant de l'omnibus hippomobile dans le contexte particulier du Paris de la seconde moitié du XIX^{e} siècle.

« *L'autobus est une invention de quintessence française*[66] »

A la fin du siècle, l'omnibus occupe donc une place de premier plan dans la vie urbaine parisienne. La constitution de cet objet urbain est le résultat d'une histoire longue depuis l'introduction des premiers services en 1828. Nous ne dresserons pas ici cette histoire de l'ancêtre de l'autobus et ne pouvons donner que quelques rapides éléments permettant d'éclairer l'histoire des transports publics au XX^{e} siècle. Nous renvoyons donc, pour plus

[63] Les services ouvriers sont une des améliorations espérées de la vie parisienne :

> *Moi de m'ébahir, et mon compagnon de m'apprendre que pendant deux heures le matin, et deux heures le soir, lorsque les ouvriers et les ouvrières vont au travail et en reviennent, tous les omnibus de Paris reçoivent les voyageurs, au prix réduit de cinq centimes par place ; qu'il n'y a pas de distinction entre l'intérieur et l'impériale ; pas d'ostracisme contre les paquets et les outils ; mêmes trajets, même service, même droit à la correspondance, comme dans la journée ; que c'est un grand soulagement pour les artisans, leur domicile étant toujours éloigné du centre de la ville ; que c'en est un aussi pour les vieillards et les enfants ; qu'ils en profitent pour les approvisionnements de la famille, pour prendre et reporter l'ouvrage dans les magasins.*

(Fabien (J.), *Paris en songe. Essai sur les logements à bon marché, le bien-être des masses, la protection due aux femmes, les splendeurs de Paris et divers progrès moraux tels que chambres de transaction, justice à trois degrés, tribunaux d'indulgence et de pardon, honorariat du commerce, parlement de la paix*, Paris, Dentu, 1863, pp. 21-22)

Sur les premiers services ouvriers, offerts sur les réseaux d'omnibus et de tramways, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 84-85.

[64] C'est sur cette idée que le poète Albert Mérat a construit en 1866 ces quelques rimes, sous le titre *Le dernier omnibus* :

> *La fête était intime et tout à fait charmante ;*
> *Mais, comme ce soir-là, sa sœur était souffrante,*
> *Quand les vers dix fois furent remplis et bus,*
> *A minuit, elle dit : "Le dernier omnibus*
> *Va partir : disons-nous adieu, mon cher poète."*
>
> *[...] Vers le troisième jour, cette pensée amère*
> *Me vint, vous n'y sauriez donner un démenti,*
> *Qu'à minuit le dernier omnibus est parti !*

Mérat (A.), *Les chimères*, Paris, Achille Faure, 1866, p. 197.

[65] Goncourt (E.) et Goncourt (J.), *Renée Mauperin*, Paris, Charpentier, 1864, réédition, 1876, pp. 146-147.

[66] Elborough (T.), *The Bus we Loved, London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005, p. 8. Traduction personnelle de la version anglaise : « *the bus is a quintessentially French invention.* »

de précisions, à la référence principale sur la question des omnibus hippomobiles parisiens de leur création, en 1828, à leur disparition, en 1913, qui est l'ouvrage écrit par Louis Lagarrigue, alors directeur du réseau routier de la RATP, à l'occasion du centenaire de la CGO, paru en 1956[67]. D'autres œuvres viennent le compléter ou abordent la question avec des problématiques plus universitaires, notamment les travaux de Nicholas Papayanis[68]. Les récits de l'histoire des omnibus parisiens au XIX^{e} siècle sont extrêmement nombreux, ce genre ayant connu un certain succès, notamment à la Belle Époque, alors que l'omnibus hippomobile disparaissait[69].

Tous ou presque attribuent au philosophe Blaise Pascal, ou du moins à ses proches, l'invention de l'idée même de transport en commun et relatent ce premier épisode, considéré comme la préhistoire de l'omnibus, qui nous intéresse comme récit collectif sur notre objet, stabilisé depuis la fin du XIX^{e} siècle [70]. L'histoire, pour sa part, démarre avec l'ouverture par Stanislas Baudry d'un service de transport pour rallier sa minoterie, en 1826 à Nantes, épisode maintes fois relaté et qui a donné son nom au véhicule lui-même[71].

[67] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*

[68] Notamment Papayanis (N.), *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris, Service Workers and Class Consciousness*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1993, 247 p. et Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*

[69] Nous ne mentionnerons ici que certaines références, dans des styles différents, relatant une histoire des omnibus, et souvent des autres modes de transport, à Paris au XIX^{e} siècle :

- du Camp (M.), « Les voitures publiques dans la Ville de Paris », *art. cit.* ;
- du Taillis (J.), « Les omnibus d'autrefois », *La nouvelle revue*, 1902, pp. 385-396 ;
- Grécourt (E.), « Correspondances d'omnibus », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 62, n° 1 278, 30 décembre 1910, pp. 995-999 ;
- « Comment on voyageait dans Paris au siècle dernier », *Je sais tout*, n° 84, 15 décembre 1911, p. 118 ;
- Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 21-72 ;
- Gaillard (M.), *Du Madeleine – Bastille à Météor*, *op. cit.*, pp. 6-53.

[70] Nous proposons un récit de cet épisode p. 1175. Pour une analyse critique de la place de cet épisode dans l'historiographie des transports publics parisiens, voir p. 773. A notre connaissance, le texte niant le plus vivement l'attribution de la paternité des carrosses à cinq sols à Blaise Pascal est celui du littérateur Louis Jean Nicolas Monmerqué :

> *Il n'est pas vraisemblable que l'auteur des Provinciales ait inventé les carrosses à cinq sols. Il était à cette époque si accablé par des infirmités prématurées, qu'il avait renoncé, depuis plusieurs années, à l'étude des sciences, même à celle de l'Écriture sainte ; [...] Il est plus probable qu'étant l'ami du duc de Roanès, il avait placé des fonds dans l'entreprise dont ce seigneur venait d'obtenir le privilège.*

(Monmerqué (L. J. N.), *Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du dix-septième siècle.*, Paris, Firmin Didot, 1828, p. 13)

Le seul texte que nous ayons trouvé proposant une origine plus ancienne semble avoir été écrit à l'occasion de la suppression des derniers omnibus :

> *On "entrevit" les omnibus au quatorzième siècle. Le capitulaire de Guise, en effet, rapporte qu'en 1334, par les mauvais chemins de la forêt de Nouvion, dans le pays de Tiérache, circule un pittoresque véhicule officiellement appelé "carette à tout le monde". La libéralité de quelque châtelain en était la cause. Mais les brigands ne le laissaient point promener en pai ses voyageurs parmi les bourgades.*

(Destutayre, « Les omnibus parisiens », *Revue du traditionnisme français et étranger*, vol. 8, juin 1913, p. 99)

[71] Parmi les récits les plus détaillés de cette création d'un service de transport public à Nantes, citons ceux des historiens Roger-Henri Guerrand (Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, pp. 115-116) et Nicholas Papayanis (Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 59-61) et ceux de Louis Lagarrigue (Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 28-29). Stanislas Baudry, propriétaire d'une minoterie dans le quartier de Richebourg, a tiré profit de la pompe à feu qui en assurait le fonctionnement, en créant un établissement de bains chauffés par la vapeur. C'est pour s'assurer de la venue d'une clientèle nombreuse qu'il crée un service de diligences urbaines gratuites depuis la place du Port-aux-Vins, l'actuelle place du commerce, jusqu'aux bains. Et de façon inattendue, il s'aperçoit que les Nantais n'utilisent pas ces *Voitures des Bains de Richebourg* pour profiter de son établissement mais seulement pour le transport qu'ils offrent. Il décide alors de reconvertir son activité, en fermant les bains et maintenant une ligne de transport public, devenue payante.

Le nom de ce nouveau service semble hérité de l'enseigne d'un chapelier, nommé Omnès, dont la boutique se trouvait à proximité du départ des diligences et dont l'enseigne affichait une devise latine de circonstance : *Omnes, omnibus*. Formule que l'on peut traduire par *Omnès, pour tous*, *omnibus* étant le datif pluriel du latin *omnis*, signifiant *tout*. Version contestée par le philologue André Rigaud, qui estime que le terme aurait été employé par Stanislas Baudry en hommage à l'un de ses

Il introduisit ainsi les notions de ligne, de tarif et d'horaire pour une desserte routière. Son succès l'incita à tenter sa chance à Paris[72]. L'œuvre fut couronnée de succès et de nombreuses concurrences virent le jour[73]. La notion de réseau s'applique à ces premières initiatives parisiennes, chaque compagnie proposant généralement plusieurs lignes à sa clientèle, au milieu d'un flux important de véhicules, notamment les fiacres[74].

Paris, après Nantes, mais avec un retentissement et une ampleur bien plus larges, fait donc office de laboratoire du transport public sous la Restauration, puis de référence du monde de l'omnibus au XIX^{e} siècle. C'est ce phénomène nouveau qui frappa un ancien marin anglais, devenu constructeur de diligences à Paris, George Shillibeer. Face à l'effervescence qu'il pouvait constater, il décida d'importer l'omnibus dans sa ville natale, Londres, et ouvrit la première ligne en 1829, entre *Paddington* et *Bank*[75]. Si des appellations alternatives ont été employées au cours du XIX^{e} siècle, notamment celle de *pascal* à Paris, ou de *shillibeer*, à Londres et New York, l'universalité intrinsèque de l'objet semble avoir imposé le terme, moins national, *omnibus*[76].

Des deux côtés de la Manche, l'omnibus est à la mode et participe d'un sentiment de libération qu'éprouvent les classes moyennes et supérieures de la Monarchie de Juillet[77].

condisciples, qui s'était signalé par sa bravoure et se nommait Omnès (Rigaud (A.), « Omnès-omnibus », *Vie et langage*, n° 211, octobre 1969, pp. 592-595). Le terme, correspondant pleinement à l'idée d'un transport pour tous, fut adopté par les Nantais, avant de connaître la fortune que l'on sait. Notons ici la richesse du terme *omnibus*, qui après avoir désigné l'ensemble de la clientèle d'Omnès le chapelier ou des personnes sauvées par Omnès le héros, désigna des véhicules pour tous, puis des trains s'arrêtant à toutes stations. Comme l'indique le lexicographe Paul-Emile Littré en 1872, le terme désigne « *aussi d'autres choses qui servent à plusieurs [et] un homme qui fait toute sorte de services* » (Littré (P.-É.), *Dictionnaire de la langue française*, Paris, Hachette, 1872, réédition, Chicago, Encyclopaedia Britannica, 1982).

Certains auteurs britanniques du XIX^{e} siècle ont évoqué une antériorité londonienne (voir par exemple « Paris in 1851 », *Blackwood's Edinburgh Magazine*, vol. LXX, juillet-décembre 1851). Au contraire, d'autres articles britanniques laissent entendre que l'omnibus aurait existé en France depuis Blaise Pascal et que Londres aurait donc attendu 1829 pour en importer l'idée (« First omnibus in London », *ca. 1870* (LMA, ACC/1 297/LPT/4/2)).

[72] Il y créa, avec Antoine Rousselot de Saint-Céran et Eugène Boitard, l'Entreprise générale des omnibus (EGO) en 1828, sur le même principe, et après avoir obtenu l'accord de l'administration préfectorale. Cette administration avait refusé jusque-là les nombreuses propositions faites pour instaurer des services de transport en commun notamment en raison des dangers que pouvaient présenter de tels véhicules, lourds dans un trafic très hétérogène, et par peur des encombrements qu'ils pouvaient provoquer. Ce refus peut aussi être interprété comme politique, la Préfecture de police ne souhaitant pas démocratiser un droit à la mobilité dont seule l'élite pouvait bénéficier (Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 58). Elle l'accorda à Stanislas Baudry en raison de l'aggravation des difficultés de déplacement auxquelles était confronté un Paris en pleine explosion urbaine.

[73] L'aventure fut moins heureuse pour Stanislas Baudry, qui, déprimé par la concurrence, mit fin à ses jours en 1830.

[74] Notons que le terme *fiacre* possède une origine très similaire à celle d'*omnibus*. Le dépôt des premières voitures de louage, introduites à Paris par Nicolas Sauvage avant 1630, se trouvait en effet rue Saint-Martin, face à la rue de Montmorency, à proximité immédiate d'un hôtel à l'enseigne de Saint-Fiacre, patron des jardiniers (Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 13-14).

[75] Ce qu'a démontré le cas français est que l'omnibus est une innovation de service et non de véhicule, puisqu'il différait peu, par exemple, des diligences qui assuraient des liaisons vers Greenwich (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 1, p. 16). Le résultat de l'initiative de George Shillibeer fut le même qu'à Paris : le succès de l'affaire suscita une vive concurrence et, si cette première ligne était circulaire, les compagnies desservirent, de ce côté-ci de la Manche également, les zones centrales, au détriment des faubourgs. La concurrence fut d'ailleurs si rude que George Shillibeer, à l'image de Stanislas Baudry, dut rapidement abandonner son entreprise à un associé en 1834 pour ouvrir une nouvelle ligne entre *West End* et Greenwich, qui fut un échec. Il fit faillite et, après un passage en prison, reconvertit ses omnibus en corbillards !

[76] George Shillibeer avait conservé le terme *omnibus*, le latin facilitant ici probablement son adoption par la population londonienne. Il peut même avoir joué sur un effet de mode favorable au français à l'époque (*ibid.*, vol. 1, p. 20). Le terme *pascal* est notamment employé par François Tassart, valet de chambre de l'écrivain Guy de Maupassant (Tassart (F.), *Nouveaux souvenirs intimes sur Guy de Maupassant*, Paris, Nizet, 1962, p. 81) ; pour celui de *shillibeer*, voir Elborough (T.), *The Bus we Loved*, *op. cit.*, p. 15.

[77] Roger-Henri Guerrand a vu dans ce développement de l'omnibus, l'une des preuves d'une évolution du mode de vie et de la sociabilité du Paris de l'époque (Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, *op. cit.*, notamment pp. 117-119).

Si bien que la finesse de la desserte s'améliore au cours des années 1840, jusqu'à ce que le centre de Paris soit véritablement sillonné par les omnibus. Le transport en commun se démocratise et devient même le symbole d'une société qui a su effacer les privilèges[78].

L'une des marques de la présence établie des omnibus dans le paysage parisien est d'ailleurs révélée par leur utilisation récurrente comme objets de révolte par le peuple parisien de la première moitié du XIX^e siècle, qui ouvre alors un volet historique rarement abordé par les spécialistes des transports parisiens, celui de leur rapport à la violence. Il existe effectivement une face sombre de l'histoire des transports en commun, celle des relations tendues, qui parfois dégénèrent en épisodes violents, entre les agents, les voyageurs et les individus extérieurs au véhicule. L'origine de ces tensions est liée à l'exposition sur l'espace public d'un service connu de tous, aux échanges nombreux à bord, aux problèmes de circulation, aux préséances ou à la capacité limitée des véhicules. Mais elle est également liée à des événements plus exceptionnels, lors de crises ou de révoltes. Un autre chapitre de cette histoire est donc écrit par l'emploi des véhicules, omnibus puis autobus, à des fins détournées, de défense ou de destruction symbolique, comme ce fut le cas en février 1934 (voir p. 353)[79].

Au milieu du siècle, Paris est encore à la pointe de l'initiative en termes de transports publics, avec la création d'une compagnie unique et puissante de transport public[80]. C'est d'ailleurs pour répondre à l'Exposition universelle londonienne de 1851 que le nouvel empereur Napoléon III décida de l'organisation d'un événement semblable en France. Comme les expositions suivantes elle se traduit par un impact net et durable sur le monde des transports parisiens, en l'occurrence avec la création de la CGO. Face à la nécessité de rationaliser cette situation où l'offre de service est pléthorique au centre et absente en périphérie, c'est-à-dire au-delà du mur des Fermiers généraux, le préfet de Police, Pierre Pietri, et son collègue de la Seine, Georges-Eugène Haussmann, incitent en 1855 les différentes compagnies à fusionner leur activité, en échange du « *droit exclusif de faire circuler, avec*

[78] Voir Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 62.

[79] Elle trouve ses sources dès la création des carrosses à cinq sols au XVII^e siècle, dont les premiers cochers ne furent ainsi pas épargnés par les agressions physiques (voir p. 1175). Mais c'est dans le climat politique agité des années 1830-1850 que s'impose la figure de la barricade dont la base est formée d'un omnibus. Les premières mentions de cet objet datent de la Révolution de 1830, soit à peine deux ans après les débuts de Stanislas Baudry à Paris. (voir *Encyclopédie des gens du monde, répertoire universel des sciences, des lettres et des arts*, Paris, Librairie de Treuttel et Würtz, 1841, vol. 15, p. 512 et de La Hodde (L.), *Histoire des sociétés secrètes et du parti républicain de 1830 à 1848. Louis Philippe et la révolution de février. Portraits, scènes de conspirations, faits inconnus*, Paris, Julien Lannier et Cie, 1850, p. 437). Dès lors le peuple parisien dispose d'une méthode pour s'approprier la ville en cas de crise, à laquelle Édouard Gourdon, auteur d'une *Physiologie de l'omnibus*, consacre d'ailleurs un chapitre (voir p. 1051). Les Parisiens s'en servent, à nouveau, en 1839, lors de la petite insurrection dans les quartiers Saint-Martin et Saint-Denis, que le pouvoir royal parvint rapidement à mâter (voir *Procès des accusés des 12 et 13 mai devant la cour des pairs, contenant les faits préliminaires, les débats, les interrogatoires, les dépositions des témoins, les réquisitoires, les plaidoiries, les répliques et l'arrêt des condamnation*, Paris, Pagnerre, 1839, p. 208). Toutefois, c'est surtout en 1848 que les barricades démontrèrent réellement leur efficacité (voir Du Camp (J.), *Histoire de la Révolution de février jusques et y compris le siège de Rome*, Paris, Barbier, 1850, p. 27, Chamier (F.), *Review of the French Revolution of 1848 : from the 24th of February to the Election of the First President*, Londres, Reeve, Benham & Reeve, 1849, vol. 2, p. 60 et Stern (D.), *Histoire de la Révolution de 1848*, Paris, Gustave Sandré, 1850, p. 112).

[80] Sur le cas allemand, voir, par exemple, Gegner (M.), *Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge. Staatsintervention an der Schnittstelle von Sozial- und Verkehrspolitik*, Berlin, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2002, p. 14.

faculté de stationnement sur la voie publique » des services de transport en commun[81]. C'est ainsi que voit le jour la CGO, compagnie privée dont la naissance fut approuvée par un décret du 22 février 1855. Au 1^er janvier 1856, le réseau est refondu. Il comporte 25 lignes dont 10 ont un terminus au-delà du mur des Fermiers généraux, mais en-deça de l'enceinte d'Adolphe Thiers, soit dans la bande annexée par Paris en 1860. Cette forme est, pour l'essentiel, celle qui prévaut encore en 1900. Le modèle de la compagnie dominante, sinon unique, est d'ailleurs immédiatement suivi par Londres, où des capitaux français regroupent de nombreux exploitants[82]. L'arrivée sur le marché londonien d'une compagnie anglo-française, au nom français, ne fut que très modérément appréciée par les voyageurs, dont plusieurs criaient « *keep the Frenchies out !* » (« *Les Français dehors !* »); mais l'annonce de tarifs très modiques et la transformation de la compagnie en une compagnie britannique, la *London General Omnibus Company* (LGOC) au 1^er janvier 1859, lui assurèrent finalement une situation stable[83]. Des capitaux français furent néanmoins présents dans la LGOC jusqu'en 1914 et l'influence de la CGO sur l'organisation de la compagnie londonienne fut déterminante[84].

Ainsi, en raison de l'autorité impériale, qui permit de créer une compagnie unique, et d'une densité facilitant l'utilisation de ce mode, Paris, en ce milieu de XIX^e siècle, était la référence en matière de transport public hippomobile[85]. D'autres services urbains

[81] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 51. Pour se référer aux contrats de concession de la CGO de 1855 et 1860, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/277. Sur cette unification au sein de la CGO et les rapports entre pouvoirs publics et capitaux privés, voir Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 97-110.

[82] Après avoir connu un développement aussi dynamique, notamment décrit par l'écrivain Charles Dickens, Londres accuse son retard (voir Lauzanne (A.), « *Sketches by Boz* de Dickens : Londres et les Londoniens vus par un journaliste », *Cercles*, n° 4, 2002, pp. 135-136). Citons simplement ici cet extrait du *Illustrated London News* du 19 avril 1856 :

> *Quiconque a déjà voyagé à bord d'un omnibus à Paris ne peut remettre en question sa supériorité sur le moyen de transport étroit, bas de plafond, mal ventilé et bondé qui constitue la principale nuisance des rues de Londres. L'époque est maintenant révolue, et pas si lointaine, où nos "joyeux voisins" [surnom des Français] subissaient les mêmes inconvénients que ceux que nous endurons maintenant en grognant dans notre métropole.*

(cité *in* Sommerfield (V.), *London's buses, The story of a hundred years*, Londres, St Catherine Press, 1933, p. 23)
Traduction personnelle de la version anglaise :

> *No one who has ever travelled in a Paris omnibus can question its superiority to the narrow, low-roofed, ill-ventilated, and overcrowded conveyance which constitutes the principal nuisance in the streets of London. The time was, and at no remote date, when our "lively neighbours" were subjected to the same inconveniences that are now grumblingly endured in our own metropolis.*

.

L'histoire semble ici se répéter. Le George Shillibeer du milieu du siècle s'appelle Edwin Chadwick. Avocat anglais venu à Paris pour l'Exposition, il fut marqué par l'efficacité des omnibus parisiens et, de retour à Londres, décida d'y adapter l'idée d'un regroupement des compagnies. L'initiative fut toutefois sensiblement différente de celle, assez autoritaire, du Second Empire. Edwin Chadwick se fonda sur une démarche volontaire des compagnies londoniennes. Il entra en contact avec des fondateurs de la CGO, notamment Léopold Foucaud, qui fonda, par deux contrats signés à Paris et rédigés en français et en anglais, la Compagnie générale des omnibus de Londres (CGOL) à la fin de l'année 1855. Le contrat mentionne trois fondateurs français Joseph Orsi, Léopold Foucaud et Félix Carteret et deux gérants anglais Alfred Mc Namara et James Willing; Joseph Orsi était aux Excellentes (voir le carton LMA, ACC/1 297/LPT/4/4). La nouvelle compagnie parvint à racheter les deux tiers des omnibus londoniens en un an. Elle se retrouva donc en situation dominante sur le marché des transports en commun, mais dut toutefois faire face à la concurrence.

[83] Day (John R.), *The Story of the London Bus, London and its buses from the horse bus to the present day*, Londres, London Transport Executive, 1973, p. 16.

[84] Les méthodes d'exploitation, notamment l'existence d'inspecteurs de ligne chargés de la surveillance du fonctionnement du réseau, et les mécanismes tarifaires, comme la correspondance, furent ainsi directement importés de Paris à Londres. Toutefois, si à Paris le système des correspondances entre omnibus fonctionna très bien jusqu'à son abolition en 1910, à Londres l'étalement de la ville en empêcha l'utilisation massive.

[85] Les observateurs londoniens ne tarissent pas d'éloges envers la capitale française (voir, par exemple, « Public

alimentent des échanges nombreux entre Paris et Londres[86]. Ainsi, le réseau d'adduction d'eau londonien, antérieur à celui de Paris, a-t-il largement inspiré les ingénieurs des Ponts et Chaussées du milieu du XIX^{e} siècle, avant de jouer le rôle de faire-valoir, quand Paris s'imposa comme la référence en la matière à la fin des années 1860[87]. Par ailleurs, l'inspiration anglaise de Napoléon III et de Georges-Eugène Haussmann est bien connue et l'on sait ce que les parcs des Buttes-Chaumont ou de Montsouris doivent à *Hyde Park*. Les échanges entre Paris et Londres sont donc courants, le cas des omnibus ayant ceci de particulier qu'il s'agit d'une importation depuis Paris vers Londres. Ainsi, en 1878, lorsque la *London Mercantile Association*, ancêtre de la *London Road Car Company* (LRCC), entend monter un réseau d'omnibus concurrent à celui de la LGOC, elle envoie des agents à Paris pour y emprunter des idées nouvelles[88]. En revanche, le cas des omnibus a ceci de banal que l'élève dépasse, peu à peu, le maître, notamment lors de la motorisation du début du XX^{e} siècle.

Fort de son avancée technique et institutionnelle dans le domaine, le Paris de 1900 s'appuie également sur une solide culture de l'omnibus, forgée depuis la Restauration.

Une culture parisienne de l'omnibus, forgée par les pratiques

A la Belle Époque, l'omnibus est effectivement rentré de longue date dans les mœurs parisiennes, l'omnibus, à la clientèle socialement hétérogène, étant un lieu très représenté dans les œuvres picturales et littéraires des années 1840. Les Parisiens qui le prennent possèdent ainsi une véritable culture de ce mode de transport. La meilleure preuve étant, comme l'apprennent les lecteurs du *Magasin pittoresque* en 1898, que : « *pour un Parisien qui arrive à Londres il n'est rien de plus difficile que de se mettre au courant de la question des omnibus. Toutes les notions que nous avons en France sur ce mode de transport se trouvent bouleversées*[89]. » Un extrait de *La dot*, courte nouvelle de Guy de Maupassant publiée en 1884, révèle les principaux éléments constitutifs de cette culture parisienne plus que véritablement française[90] :

> *Un gros omnibus passait, au trot des trois chevaux. Lebrument cria : "Conducteur ! eh ! conducteur !" La lourde voiture s'arrêta. Et le jeune notaire, poussant sa femme, lui dit, très vite :*

conveyances in Paris », *Illustrated London News*, 22 septembre 1853 et *Stanford's Paris Guide*, Londres, Edward Stanford Ltd, 1862, 215 p.) Réciproquement, pour les voyageurs français, les omnibus londoniens semblent bien en retard sur leurs cousins parisiens, ce que constatent les observateurs français à l'Exposition universelle londonienne de 1862 (voir Chevalier (M.) (dir.), *Rapports des membres de la section française du jury international sur l'ensemble de l'exposition universelle*, Paris, Librairie centrale des chemins de fer, 1862, p. 414 et Wey (F.), *Les Anglais chez eux*, Paris, D. Giraud, 1854, pp. 67-68).

[86] François Caron a expliqué que Londres a généralement été pris pour modèle pour la conception des réseaux techniques parisiens (Caron (F.), « L'embellie parisienne de la Belle Époque », *art. cit.*, pp. 49).

[87] Chatzis (K.), « Eaux de Paris, eaux de Londres : quand les ingénieurs de la capitale française regardent outre-Manche, 1820-1880 », Colloque *Les échanges techniques entre la France et l'Angleterre (XVI^{e}-XIX^{e} siècles), Réseaux comparaisons, représentations*, Paris, 2006.

[88] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 246-247.

[89] Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, p. 84.

[90] de Maupassant (G.), « La dot », *Gil Blas*, 9 septembre 1884.

"Monte dans l'intérieur moi, je grimpe dessus pour fumer au moins une cigarette avant mon déjeuner". Elle n'eut pas le temps de répondre ; le conducteur, qui l'avait saisie par le bras pour l'aider à escalader le marchepied, la précipita dans sa voiture, et elle tomba, effarée, sur une banquette [...].
Et elle demeura immobile entre un gros monsieur qui sentait la pipe et une vieille femme qui sentait le chien.
Tous les autres voyageurs, alignés et muets – un garçon épicier, une ouvrière, un sergent d'infanterie, un monsieur à lunettes d'or coiffé d'un chapeau de soie aux bords énormes et relevés comme des gouttières, deux dames à l'air important et grincheux, qui semblaient dire par leur attitude : "Nous sommes ici, mais nous valons mieux que ça", deux bonnes sœurs, une fille en cheveux et un croque-mort, avaient l'air d'une collection de caricatures [...].
Les cahots de la voiture ballottaient un peu leurs têtes, les secouaient, faisaient trembloter la peau flasque des joues ; et, la trépidation des roues les abrutissant, ils semblaient idiots et endormis.
[...] Les bonnes sœurs firent signe d'arrêter, puis elles sortirent l'une devant l'autre, répandant une odeur fade de vieille jupe.
[...] D'autres personnes descendirent, d'autres montèrent. L'omnibus allait toujours par les interminables rues, s'arrêtait aux stations, se remettait en route.
[...] Peu à peu tous les voyageurs s'en allaient. [...]. Le conducteur cria : "Vaugirard !"

Ressortent à travers ce texte plusieurs caractéristiques de la pratique de l'omnibus parisien : la proximité des voyageurs à bord, le rôle des agents de la CGO, la nécessaire connaissance du réseau, la division en intérieur, plate-forme et impériale... Nous nous proposons d'en analyser ici quelques-unes, parmi les plus importantes et qui sont les fondements de la culture spécialement parisienne de ce mode de transport, dont a hérité l'autobus[91].

Réseau, lignes et correspondances : un mode à l'échelle du territoire

La première caractéristique est la nécessaire connaissance du réseau formé, en 1900, de 43 lignes, compte tenu des lignes principales et des lignes partielles ou des branches distinguées par l'ajout d'un *bis* (voir fig. 22, p. 120). Les lignes sont officiellement dénommées par un indice, une ou deux lettres, et couramment par l'un de leurs terminus ou les deux. Ainsi parle-t-on de la ligne *AB* ou du *Passy – Bourse*, de *l'omnibus de la Bastille* ou du *Madeleine – Bastille*. Leur itinéraire peut subir certaines modifications ou ramifications, le terme *bis* étant alors accolé à l'indice ou ce dernier étant barré d'une barre oblique[92].

La confusion est donc possible, mais le voyageur perdu peut compter sur trois aides. La

[91] Les films d'omnibus hippomobiles avant 1900 sont très rares. Voir par exemple FI, *Fragments du fonds American Mutoscope and biograph* pour une vue d'un omnibus de la ligne C (Porte Maillot – Hôtel de Ville) sur la place de la Concorde en 1899.

[92] Sur une même ligne peuvent ainsi circuler trois types d'omnibus, comme nous l'avons vu dans le cas du E : le E (Madeleine – Bastille), le E^{bis} (Madeleine – Charenton (Écoles)) et le ~~E^{bis}~~ (Madeleine – Porte de Charenton), appelé *E^{bis} barré* (voir p. 69).

[93] Pour le fond de plan, nous avons utilisé le *Plan du Paris-Hachette*, Paris, Bertin et compagnie, 1900 (BHVP, A 919). Pour les itinéraires des lignes d'omnibus, nous nous sommes fondés sur le plan du réseau en 1902 de Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 4.

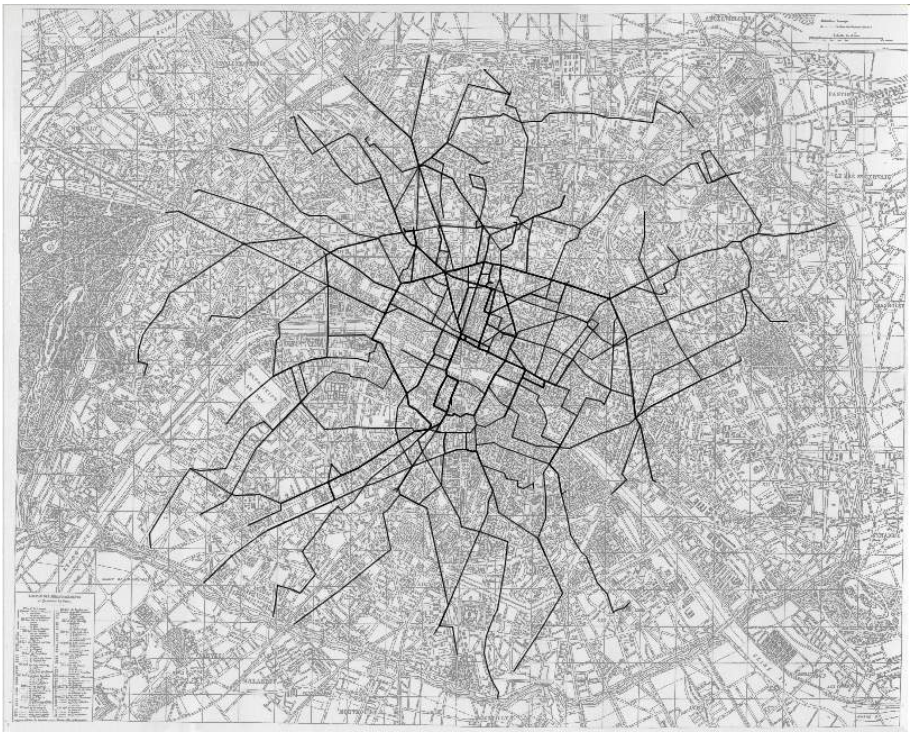


Fig. 22 – *Plan du réseau d'omnibus en 1900 (échelle : $\frac{1}{111\,160}$)*[93]

plus sûre est d'avoir recours aux agents de la CGO, contrôleurs des bureaux de correspondance ou conducteurs, les ancêtres hippomobiles des receveurs d'autobus, présents à bord de chaque omnibus, dont le rôle est, selon le règlement de la compagnie, de « *répondre poliment et donner avec complaisance tous les renseignements utiles aux voyageurs*[94]. » Autre aide également courante, se renseigner auprès des autres voyageurs attendant l'omnibus ou une fois à bord. Enfin, le recours aux cartes du réseau et aux guides touristiques est difficile à évaluer, mais tout laisse croire qu'il est usuel. Les cartes existent depuis la Restauration et sont largement diffusées dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle. Les guides sont également très nombreux, à destination des voyageurs, étrangers ou provinciaux[95]. Ils sont notamment vendus dans les bureaux de la CGO. Des plans, plus simples, sont distribués à des fins publicitaires, par exemple par les grands magasins[96]. Quelques informations sont affichées sur les murs des bureaux de correspondance et à l'intérieur des omnibus eux-mêmes, mais elles sont extrêmement réduites. Le système repose avant tout sur l'habitude des voyageurs et la présence d'agents susceptibles de fournir des renseignements[97].

[94] *Règlement d'exploitation à l'usage des Contrôleurs, Receveurs et Machinistes, Titres 1-2-3*, CGO, 1920, art. 15, p. 8.

[95] La BHVP dispose d'une collection de guides de Paris très fournie. Ils traitent systématiquement des omnibus et fournissent, sinon toujours une carte du réseau, du moins la liste des lignes avec les principaux points desservis. Les guides se multiplient au moment des grandes expositions de 1867, 1878, 1889 et 1900. Voir également le carton CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921.

[96] L'ordre de service n° 216 du 29 mai 1900 autorise, par exemple, la vente de « *cartes postales représentant les principaux monuments de Paris et de l'Exposition avec indication des lignes d'omnibus ou de tramways qui y conduisent* » par les contrôleurs des bureaux d'omnibus (ARATP, 1D 32). Pour un exemple de plan publicitaire, voir fig. 201, p. 1137.

[97] L'ordre de service n° 236 du 10 juillet 1901 dresse la liste des documents affichés dans les bureaux et à bord (ARATP, 1D 34). Les bureaux d'omnibus doivent donc présenter diverses dispositions administratives sur l'organisation des transports

Le système de la correspondance est une des grandes spécificités du réseau d'omnibus parisien, introduite dès 1830, puis exportée à Londres en 1856[98]. Le système était toutefois complexe, ce qui justifiait pleinement la fonction des contrôleurs de bureaux de correspondance[99]. Un de ces biais fut d'imposer aux citadins d'échafauder des itinéraires avec un ou plusieurs changements, plutôt que de proposer des services directs nouveaux[100]. La correspondance met donc en jeu le personnel de la CGO, notamment le contrôleur, présent au bureau d'omnibus, lieu-clé du fonctionnement du réseau.

Le bureau d'omnibus, un lieu typiquement parisien

Le bureau d'omnibus, où se jouent la correspondance, la lutte plus ou moins feutrée entre voyageurs en attente et la quête aux renseignements, est un lieu devenu une véritable institution de la société parisienne de la fin du XIX^{e} siècle, croqué par Honoré Daumier, parmi d'autres dessins ayant pour thème les transports parisiens (voir fig. 23, p. 123 et p. 1127). Dans l'un de ses nombreux ouvrages, *Monsieur Chérami*, paru en 1879, le romancier Paul de Kock plonge son lecteur dans l'ambiance d'un de ces bureaux, un beau samedi d'été, alors que la foule se presse pour rallier les gares et partir à la campagne[101] :

> *Il y a donc foule dans le bureau de la porte Saint-Martin, l'employé chargé de donner des numéros ne sait auquel entendre ; il faut qu'il fasse bien attention pour ne point commettre d'erreur, d'autant plus que les voyageurs ne se bornent pas toujours à demander une correspondance ou un numéro : ils ajoutent à leurs demandes des réflexions, des questions et souvent des récriminations fort incongrues.*
> *– Une correspondance pour la Villette.*
> *– Voilà, monsieur.*
> *– Quand cela part-il ?*
> *– Quand la voiture passera, monsieur.*
> *– Sera-t-elle longtemps à venir ?*
> *– Je ne crois pas, monsieur.*

publics et des explications sur la correspondance et l'usage des numéros d'ordre. Ces tickets marqués d'un numéro, à retirer pour attendre l'omnibus, permettaient au conducteur de faire monter les voyageurs à bord dans leur ordre d'arrivée au point d'arrêt. Les horaires, tarifs et itinéraires ne sont pas tenus d'être affichés. A bord, l'affichage est semblable mais comporte, en outre, des « *tableaux des correspondances.* » Les tramways et, par la suite, les omnibus automobiles, nécessitent un affichage plus complet et améliorent d'autant l'information des voyageurs. Voir aussi les ordres de service n° 274 du 15 juillet 1902 et n° 314 du 22 novembre 1904 à propos de la politique d'affichage de la CGO dans ses bureaux (ARATP, 1D 34).

[98] Pour un historique détaillé de la correspondance, voir Grécourt (E.), « Correspondances d'omnibus », *art. cit.* Pour sa mise en place à Londres, voir Sommerfield (V.), *London's buses, The story of a hundred years*, *op. cit.*, pp. 24-45.

[99] Aux arrêts, le contrôleur validait à l'aide d'un timbre sec le ticket de correspondance en indiquant le numéro de la voiture, l'indice de la ligne et le numéro du jour de l'année. La couleur du ticket de correspondance variait en fonction de l'heure, afin de s'assurer que le voyageur prît la correspondance immédiatement. En 1894, la CGO a imposé que la correspondance soit prise immédiatement. L'action en justice menée par certains voyageurs contre cette décision a été déboutée (CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921).

Des solutions sans contrôleur ont été expérimentées sur d'autres réseaux. Ainsi, Toronto a connu des tramways où la correspondance se faisait sur simple déclaration du voyageur au conducteur du véhicule à bord duquel il comptait monter. Ce système, fondé sur la bonne foi du voyageur, dut vite être abandonné (Fleming (R. B.), « The Trolley Takes Command, 1892 to 1894 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 19, n° 3, février 1991, pp. 220-221).

A Paris, pour éviter l'émeute, la correspondance était régulièrement supprimée les dimanches et jours de fête en raison des foules habituelles qui se pressaient aux bureaux ces jours-là, l'attente étant un facteur de complication supplémentaire.

[100] C'est ce dont Honoré Daumier s'est moqué dans l'une de ses caricatures, comme le montre ce dialogue entre un voyageur supposé étranger et le conducteur (voir fig. 191, p. 1127).

[101] de Kock (P.), *Monsieur Chérami*, Paris, Degorce-Cadot, 1879, pp. 3-5. Cette retranscription fictionnelle de l'ambiance d'un pôle d'échange rappelle les études menées en 1994 préalablement à la rénovation de la gare du Nord, qui transcrivent différents dialogues entre voyageurs et agents captés dans cette gare (Joseph (I.) (dir.), *Gare du Nord : mode d'emploi*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 96, 1994, 443 p.).

– Un billet pour Belleville, s'il vous plaît ?
– Voilà, madame.
– Ah ! mon Dieu ! j'ai le numéro soixante-quinze !... Est-ce qu'il passera soixante-quatorze personnes avant moi ?
– Non, madame, nous sommes au cinquante.
– Alors c'est encore vingt-cinq personnes avant moi ?
– Il y en a qui n'ont pas attendu... qui ne répondent pas à l'appel, cela avance les autres.
– Un numéro pour Saint-Sulpice ?
– Voilà.
– Où est la voiture ?
– Elle va venir.
– Ah ! il faut attendre ; ce n'est pas amusant, cela.
– Dame ! monsieur, il ne peut pas y avoir toujours des voitures prêtes à partir.
– Eh ! pourquoi donc cela ?... Ce serait bien plus agréable pour les voyageurs ; mais on ne fait jamais ce qui pourrait satisfaire les voyageurs, il faudra que je me plaigne à l'administration.

Comme on l'imagine, la différence est grande entre le fonctionnement théorique d'un tel bureau et les difficultés concrètes rencontrées par les voyageurs pour passer d'un omnibus à un autre ou trouver leur direction. Le rôle du contrôleur est particulièrement délicat et concrètement intenable en cas d'affluence. Devant faire face aux différentes demandes, notamment celles de correspondance, procéder au contrôle des omnibus successifs qui passent par le bureau et veiller au bon déroulement de la descente et de la montée des voyageurs, il est souvent débordé. La direction ne manque d'ailleurs pas de rappeler à l'ordre ses contrôleurs de bureaux[102]. Le conducteur peut également rencontrer des difficultés lors de l'appel des numéros d'ordre, aggravées par de multiples contestations et fraudes[103].

Le bureau, édicule construit sur l'espace public ou rez-de-chaussée d'un immeuble, est avant tout un lieu d'attente[105]. Cette attente est un élément récurrent de la littérature parisienne depuis la deuxième moitié du XIX^{e} siècle. Laissons ici la parole au dramaturge Jules Lévy, qui, en 1898, en explique les ressorts[106] :

Pas un fiacre à la sortie du Louvre ! [...] Il se dirige vers le bureau des omnibus et demande un numéro pour les Batignolles ; le contrôleur lui remet le 187 ; on en est au 94, et il constate avec stupeur qu'il y a beaucoup de gens ayant en main le petit carton rouge de forme ovale. À la première voiture qui s'arrête, il a remarqué une femme fort élégante [...] ; elle a le numéro 123 et il n'y avait qu'une place à l'intérieur ; c'est une grosse dame qui avait le 95 qui s'en est emparée. À la seconde voiture, pas une place ; l'omnibus file complet. Trois

[102] L'ordre de service n° 203 du 14 septembre 1899 rappelle que le contrôleur est le garant du bon fonctionnement du bureau et doit éviter les contestations et autres fraudes (ARATP, 1D 32). Pour autant, l'ordre de service n° 231 du 4 février 1901 précise qu'il doit « *demeurer en permanence devant le bureau* » et non attendre que les conducteurs arrivant au bureau l'appelle (ARATP, 1D 32).

[103] L'ordre de service n° 311 du 13 juillet 1904 interdit ainsi à tout voyageur de prendre plus de quatre numéros d'ordre, afin de faire face aux dérives constatées (ARATP, 1D 34).

[104] Collection personnelle.

[105] Pour avoir une image de ces bureaux, voir, par exemple, une photo de celui du Théâtre-Français (CAGC, Mœurs 67). Un plan de ces bureaux est également disponible (CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921). Le bureau décrit par Paul de Kock, celui de la Porte Saint-Martin, était au rez-de-chaussée d'un immeuble, partageant les lieux avec le restaurant *Deffieux*.

[106] Lévy (J.), *Parigotes !*, Paris, Flammarion, 1898, pp. 176-177.

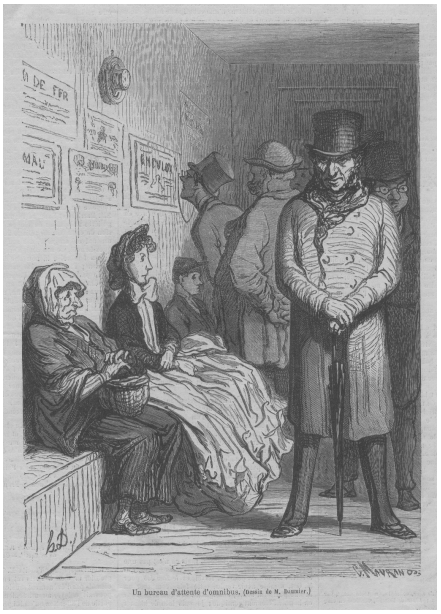


Fig. 23 – Un bureau d'attente d'omnibus *d'Honoré Daumier (*ca. *1850)*[104]

> *places à la troisième voiture et l'on reste au 99. [...] Quand on en arrive à se trouver pour la quatrième fois devant un omnibus, qui cette fois passe complet, on commence à se lamenter en chœur [...].*

Ce texte révèle toute l'habileté que nécessitait la pratique de l'omnibus : demander un numéro d'ordre pour l'omnibus que l'on désire prendre, identifier les autres voyageurs en concurrence avec soi-même et surtout jouir d'une grande patience. Les recommandations des guides de Paris semblent alors bien légères, face à l'expérience qu'il convient d'acquérir pour voyager efficacement en omnibus[107].

Le bureau est aussi le lieu de l'exaspération, puisque la durée de l'attente conduit les voyageurs à maugréer contre la CGO et son monopole, perçu comme néfaste à une élévation des fréquences de passage des omnibus. Pour autant aucune scène de révolte de la foule contre les employés présents et d'abordage d'un omnibus complet n'est rapportée à l'exception de celle, fictionnelle et militante, que l'écrivain Octave Mirbeau dresse dans *La vache tachetée*, où il appelle les voyageurs à ne pas demeurer, selon lui, de simples contribuables floués par la CGO et terrorisés par ses règlements[108]. Le lieu n'est d'ailleurs pas toujours recommandable. Quand Octave Mirbeau fait allusion aux vols qui s'y commettent, le journaliste Octave Uzanne y voit un lieu où se développent le racolage et la

[107] Citons ici *in extenso* la recommandation typique faite aux visiteurs de l'Exposition de 1900 :

> *Recommandation importante : Prendre un numéro d'ordre chaque fois que vous attendez une voiture à un bureau. Réclamer la correspondance en payant sa place. Le conducteur prévient par complaisance lorsque la voiture atteint la rue que vous avez indiquée, et fait arrêter lorsque vous descendez.*

(da Cunha (A.), de Nansouty (M.), Guillet (L.), Jarzuel (H.), Lapauze (H.) et Vitoux (G.), *Le guide de l'Exposition de 1900*, Paris, Flammarion, 1900, p. 22)

[108] Mirbeau (O.), *La vache tachetée*, Paris, Flammarion, 1921, pp. 191-199. Le texte « En attendant l'omnibus » est reproduit p. 1064.

prostitution, image qui transparaît également à la lecture du journal satirique anarchiste *L'assiette au beurre* (voir fig. 24, p. 124)[109]. Si la vedette de la Belle Époque Xanrof en a fait le sujet de sa chanson *Les bureaux d'omnibus*, il ne s'agit pas d'en vanter les atouts[110] :

Y'a des endroits où l'Parisien
Perd la moitié de son temps à rien
[...]C'est un lieu pas très confortable
Qui rappelle moins le salon que l'étable
[...] Ça sent l'crottin, l'vieux parapluie,
Le chien mouillé, l'chat qui s'oublie

Le bureau est donc plus un passage obligé qu'un lieu recherché[111]. Il ne donne qu'une piètre image du système, avant d'accéder aux véhicules eux-mêmes.

Fig. 24 – Bureau d'omnibus *de Jules Grandjouan (1908)* [112]

A bord de l'omnibus, une imbrication d'espaces

Quand il a réussi à monter à bord, le voyageur fait face à d'autres grands moments de la vie parisienne. En fonction d'abord des places disponibles, puis de ses moyens, il doit choisir entre une place d'intérieur, une place d'impériale et une place de plate-forme. Les tarifs sont inchangés de 1855 à 1910 : 30 centimes à l'intérieur et sur la plate-forme, c'est-à-dire en 1re classe, 15 centimes à l'impériale, c'est-à-dire en 2e classe ; le tarif de 1re classe

[109] *Ibid.*, p. 195 ; Uzanne (O.), *Parisiennes de ce temps en leurs divers milieux, états et conditions : études pour servir à l'histoire des femmes, de la société, de la galanterie française, des mœurs contemporaines et de l'égoïsme masculin. Ménagères, ouvrières et courtisanes, bourgeoises et mondaines, artistes et comédiennes*, Paris, Mercure de France, 1910, p. 406. L'historien Nicholas Papayanis confirme le lien existant entre omnibus et prostitution ou adultère (Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 66).

[110] *Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 72.

[111] Roger-Henri Guerrand note toutefois qu'il s'agit d'un lieu de rencontres plus ou moins secrètes (Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, *op. cit.*, pp. 124-125).

[112] *L'assiette au beurre*, 7 mars 1908. Voici le texte :
« *LE CONTROLEUR. – Courageuse, la petite rousse ! Je l'ai pointée : c'est le sixième miché depuis trois heures.* »

incluant le droit à la correspondance[113].

L'intérieur est réputé le plus confortable, notamment en cas d'intempérie, ce qu'illustre la presse (voir fig. 25, p. 126)[114]. Élément de confort supplémentaire pour certains, ou sujet probable de récrimination pour d'autres, il est interdit d'y fumer. Il est souvent difficile d'y accéder et d'en sortir, en raison de l'étroitesse du lieu et des nombreux colis et bagages souvent transportés par les voyageurs, notamment ceux qui faisaient des livraisons ou des courses. Les sièges sont répartis face à face, un siège central, au fond, c'est-à-dire vers l'avant, ayant initialement été installé avant de disparaître[115]. Cette disposition des sièges faisait au poète Léon-Paul Fargue, lorsqu'il entrait à l'intérieur, l'effet d'un « *tribunal* » ; mais elle explique surtout pourquoi il a également qualifié l'omnibus de véritable « *parloir roulant* », la conversation s'engageant plus aisément entre personnes se faisant face[116]. Comme le décrit l'américain John Sanderson, en voyage à Paris dans les années 1830, l'ambiance est alors plutôt aux discussions, aux regards, aux échanges verbalisés ou non[117] :

> *Les soirées à bord d'un omnibus, coincé entre deux Françaises à l'embonpoint certain mais en pleine santé, comptent parmi les plus agréables que j'aie passées ici. Si la mélancolie vous prend, un omnibus est le meilleur remède que vous puissiez imaginer. Je ne sais si ce sont les étranges soubresauts sur la chaussée irrégulière, mais vous avez toujours une irrésistible envie de rire. C'est tellement risible de voir votre visage sautiller dans le visage de quelqu'un d'autre ; c'est tellement intéressant, également, de savoir qu'un de vos voisins est peut-être en train de penser à un autre ; sans oublier les personnes étranges et les rencontres étranges.*

Introduite en 1879, la plate-forme présente l'avantage de ne pas nécessiter de monter à l'escalier menant à l'impériale et de permettre tout de même de fumer et de profiter du paysage, en étant relativement protégé. Toutefois les mouvements des voyageurs et du conducteur viennent troubler très régulièrement son apparente tranquillité. Malgré ces inconvénients et sa surface très réduite, la plate-forme a ses inconditionnels, plutôt des hommes à en juger par les images disponibles. Elle offre au voyageur le sentiment d'être au plus près de l'activité urbaine et lui permet également de monter et descendre très

[113] En 1900, ces tarifs correspondent respectivement, à 1,04 et 0,52 € de 2006.

[114] Progressivement, et suite à des plaintes régulières, des dispositifs de chauffage, à l'aide de briquettes, et d'éclairage y furent installés au cours de la dernière décennie du XIX^{e} siècle (voir « Appareil de chauffage des omnibus de Paris », *La Nature*, n° 1 026, 28 janvier 1893, pp. 141-142 et les ordres de service n° 197 du 10 février 1899, n° 207 du 27 décembre 1899, n° 226 du 4 décembre 1900 et n° 387 du 18 décembre 1907 à propos des problèmes posés par le chauffage des voitures (ARATP, 1D 32 et 33)).

[115] D'après John Sanderson, visiteur américain qui a pris les omnibus parisiens dans les années 1830, « *ce siège du fond [était] toujours le dernier à être occupé* » (Sanderson (J.), *The American in Paris*, *op. cit.*, p. 136). Traduction personnelle de la version américaine : « *this back seat is always the last to have a tenant.* »

[116] Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, réédition, 1993, pp. 263 et 271.

[117] Sanderson (J.), *The American in Paris*, *op. cit.*, pp. 135-136. Traduction personnelle de la version américaine :

> *Some of the pleasantest evenings I have spent here were in an omnibus, wedged in between the easy embonpoint of a healthy pair of Frenchwoman. If you get into melancholy, an omnibus is the best remedy you can imagine. Whether it is the queer shaking over the rough pavement, I cannot say, but you have always an irresistible inclination to laugh. It is so laughable to see your face bobbing into the face of somebody else ; it is so interesting, too, to know that one's neighbors may be thinking about one ; and then the strange people, and the strange rencontres.*

facilement du véhicule. Ainsi, pour Léon-Paul Fargue, autour de 1900, la meilleure place à bord des omnibus est celle se trouvant sous l'escalier, à côté du conducteur, à l'abri des mouvements, mais au cœur de l'action[118].

Fig. 25 – « Sous la pluie », Le petit moniteur illustré, *22 février 1885*[119]

C'est par « *un petit escalier en escargot tout en fer* », raide et étroit que l'on accède à l'impériale[120]. Cette invention londonienne, fondamentale pour la constitution de la figure du *double decker*, a été rapidement introduite à Paris, en 1853[121]. C'est aussi le premier élément du monde des transports urbains à traverser la Manche dans l'autre sens que celui établi depuis Stanislas Baudry. Alors que les impériales de Londres ont connu diverses dispositions de leurs sièges, les impériales parisiennes ont toujours été équipées de sièges adossés les uns aux autres le long d'une banquette longitudinale. Si bien que les voyageurs de l'impériale, contrairement à ceux de l'intérieur, se tournent le dos mais bénéficient d'une vue sur l'animation urbaine.

Toutefois, l'impériale ne présente pas le confort de l'intérieur. En raison de la nécessité de ne pas trop alourdir ces véhicules, tirés par des chevaux, ni de mettre en danger leur stabilité, il n'était pas possible de les couvrir ; l'impériale était donc ouverte à tous vents[122]. Contraints de monter à l'impériale, sur un réseau où l'offre est bien souvent insuffisante, les voyageurs utilisent donc leur parapluie ou tout autre dispositif pour se protéger, autant de

[118] Sous sa plume, le combat à mener pour y aboutir constitue même un plaisir en soi : « *j'aimais rester sur la plate-forme, sous l'escalier de l'impériale, bien isolé et bien à l'abri, fumant à force, tournant les pages de la rue. Que de fois j'ai su gagner cette place de glissade en glissade...* » (Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, *op. cit.*, p. 270).

Pour une photo de cet espace particulier, voir fig. 216, p. 1152.

[119] « Un omnibus sous la pluie », *Le petit moniteur illustré*, 22 février 1885.

[120] Bouffilh (R.), *Pêle-mêle d'un écolier parisien, 1914-1918*, Paris, Lafontaine, 1991, p. 74.

[121] C'est autour de l'Exposition universelle de 1851 que furent inventés les omnibus à impériale à Londres, les compagnies ayant transporté, à cette occasion six millions de voyageurs. Les différentes compagnies voyaient alors leur fréquentation augmenter fortement et décidèrent d'officialiser ce qui se pratiquait déjà, à savoir de transporter des voyageurs sur le toit des omnibus. Ces nouveaux véhicules furent vite surnommés *knifeboards*, ce qui s'explique par la ressemblance entre les passagers au chapeau noir assis dos-à-dos sur ces véhicules peu confortables et des couteaux au manche noir que l'on aiguisait sur des surfaces rugueuses (Green (O.) et Taylor (S.), *The Moving Metropolis, A History of London's Transport since 1800*, Londres, Laurence King Publishing, 2002, p. 12). Sur l'importation de Paris à Londres, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 32. Le terme *impériale* provient peut être de la simultanéité de l'adoption de ces nouveaux omnibus et de l'avènement du nouveau régime politique français.

[122] L'introduction de véhicules à impériale avait déjà imposé de prévoir des services de *côtiers* au pied des principales côtes du réseau d'omnibus. C'est-à-dire qu'un agent de la CGO attendait avec un cheval supplémentaire les omnibus au bas de la pente, puis l'omnibus, aidé par ce renfort, la grimpait, et le côtier et son cheval redescendaient la côte pour aider l'omnibus suivant. Victor Fournel, journaliste et élu parisien, a décrit en 1867 ces palefreniers qui lui ont « *fait comprendre pour la première fois le rocher de Sisyphe et le tonneau des Danaïdes* » (Fournel (V.), *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, Paris, Dentu, 1867, p. 292).

« *gouttières sur le dos des voisins* », selon l'expression du *Petit moniteur illustré* en 1885 (voir fig. 25, p. 126)[123]. Enfin, comme nous l'avons vu, et comme ce fut également le cas à Londres, l'impériale, était réglementairement réservée aux hommes, pour des raisons de rapidité des échanges de voyageurs lors des arrêts, au moins autant que pour des raisons de pudeur, ce que ne respectait pas toutes les voyageuses (voir p. 43)[124].

Comme l'illustre alors le dessinateur Christophe, l'impériale pouvait donner lieu à différentes activités : fumer, discuter, lire le journal, regarder le paysage urbain...[125] Elle devint vite un élément de la culture parisienne de l'omnibus, par la vue qu'elle procurait sur la rue autant que par le spectacle qu'elle pouvait elle-même offrir aux badauds. C'est ainsi qu'une opérette de la fin du XIX^e siècle, écrite et composée par Edmond L'Huillier et chantée par Léon Fusier à l'*Eldorado*, eut pour titre *Sur l'impériale*[126].

A bord, l'omnibus présente donc plusieurs espaces qui supposent différents publics, différentes activités et différentes relations avec l'extérieur. Cette caractéristique, dont héritèrent les premiers omnibus automobiles, tendit à s'effacer au long du XX^e siècle. Parmi ces espaces, soulignons l'existence de l'impériale et d'une plate-forme, d'une taille juste suffisante pour accueillir l'escalier montant à l'impériale, deux éléments à l'origine de la célèbre plate-forme arrière des autobus parisiens de la première moitié du XX^e siècle. Surtout, l'espace du véhicule est le domaine privilégié des deux maîtres à bord que sont le cocher et le conducteur.

Conducteur et cocher, piliers de l'omnibus hippomobile

En effet, l'ensemble du système repose sur deux professions qui sont les deux grandes figures du monde de l'omnibus, celle de cocher et celle de conducteur[127]. Ces figures dominent également le siècle suivant, sous une appellation motorisée, *machiniste* et *receveur*, avant de fusionner en un *machiniste-receveur* à la fin des années 1960[128]. Ce sont donc les racines des dynamiques professionnelles ouvrières du monde de l'autobus que nous cherchons à décrire en nous intéressant ici aux origines hippomobiles de ces métiers. Les autres employés sont largement absents des images sociales construites au XIX^e siècle.

[123] « Un omnibus sous la pluie », *art. cit.*. Voir le texte complet de l'article p. 1054.
Honoré Daumier en a d'ailleurs parfaitement illustré les désagréments, non sans humour (voir fig. 194, p. 1130 et fig. 196, p. 1132).

[124] Dans la pratique, certaines femmes se hasardaient à monter, provoquant ainsi un événement que résument ces quelques lignes de Léon-Paul Fargue : « *le spectacle en valait la peine, quand une femme grimpait devant vous, cloche évasée par la tournure, oscillant d'une seule pièce, jambe de-ci, jambe de-là, comme une poupée d'un modèle riche, et qu'on savait choisir la marche et l'intervalle...* » (Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, *op. cit.*, pp. 265-266).

[125] CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1^er juin 1921.

[126] *Idem.*

[127] Le contrôleur, personnage-clé dans le fonctionnement du réseau, mais ne faisant pas partie du personnel roulant, n'a pas atteint un même statut. De même, les autres agents, tels les inspecteurs de ligne, chargés de l'inspection du travail des conducteurs, contrôleurs et cochers, n'ont jamais eu de visibilité au-delà de la sphère professionnelle. Pour une analyse des différentes figures de ce système de l'omnibus, voir Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 115-116.

[128] Pour des images du personnel d'exploitation de la CGO, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 38-39 et 60-61. Sur la disparition du receveur, voir p. 585.

Tout juste peut-on trouver quelques rumeurs sur des employés ivrognes et maltraitant leurs chevaux dans les dépôts, lieux répartis sur le territoire parisien où sont entreposés les véhicules et hébergées les bêtes quand ils ne sont pas en service[129].

La figure du cocher parisien a été particulièrement étudiée par Nicholas Papayanis et nous ne pouvons que renvoyer à ses travaux[130]. Citons juste ici quelques éléments constitutifs de l'image de cette profession singulière, plus spécialement centrés sur celle de cocher d'omnibus. A bord, ce dernier est exclusivement chargé de la conduite du véhicule, c'est-à-dire de mener l'attelage formé de deux ou trois chevaux. Les attributs du cocher lui sont spécifiques. La CGO lui fournit un uniforme de taille assez grossière, plutôt pensé pour lui tenir chaud et lui permettre des gestes aisés[131]. Sabots aux pieds, il porte un chapeau de cuir rond ciré, aux ailes plates ou parfois relevées et orné d'un ruban argenté, qui est l'un de ses attributs les plus célèbres. Un autre est son fouet, symbole de sa maîtrise des chevaux, qui lui donne une certaine stature. Du fait de sa position, en avant de l'impériale, à l'extérieur et isolé, il subit fortement les intempéries. C'est pourquoi le dernier attribut reconnu du cocher est la couverture de cuir qui lui recouvre les jambes, lorsqu'il est assis, le protégeant ainsi du vent, de la pluie et du froid.

Le portrait psychologique du cocher est rarement tiré à son avantage. Se sachant indispensable, puisque seul détenteur du permis, il est souvent décrit comme bourru, peu commode, voire misanthrope[132]. Ces portraits sont probablement fortement influencés par le fait que le cocher n'a, durant son long travail quotidien, attesté tout long du XIX^{e} siècle, de contact direct avec personne, à l'exception de ses chevaux[133]. Par des arrêts brusques ou des vitesses un peu plus élevées qu'habituellement, il peut rappeler sa présence aux voyageurs, mais ces derniers ne communiquent pas avec lui[134]. Le métier rend-il misanthrope ou les misanthropes choisissent-ils le métier est un problème dont nous ne discuterons pas ici ![135] Seul un lien ténu lui rappelle qu'il travaille en équipe : la ficelle par laquelle son

[129] Ordre de service n° 821 du 1er septembre 1892 (ARATP, 1D 30). Victor Fournel ne porte pas un jugement général si différent :

> *Il est à remarquer [...] que l'omnibus semble éteindre et pétrifier tous ceux qui l'approchent. Les gens qui vivent des voyageurs, ceux qui passent leurs jours en compagnie des voitures et des chevaux, se reconnaissent d'ordinaire à une turbulence grossière et caractéristique, dont les servants de l'omnibus sont à peu près les seuls qui n'offrent pas de traces. On dirait que de cette lourde machine s'échappe une influence placide et soporifique, semblable à celle qui endort les marmottes au commencement de l'hiver.*

(Fournel (V.), *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, *op. cit.*, p. 292)

[130] Papayanis (N.), *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris*, *op. cit.*, 247 p.

[131] Pour une description des costumes de cocher, voir *Règlement d'exploitation à l'usage des Contrôleurs, Receveurs et Machinistes, Titres 1-2-3*, *op. cit.*, pp. 4-5.

[132] Voir notamment Sanderson (J.), *The American in Paris*, *op. cit.*, p. 135 et Fournel (V.), *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, *op. cit.*, pp. 289-290.

[133] Notons que les cochers de fiacres ne jouissaient pas non plus d'une très bonne réputation dans la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, leurs relations avec les clients semblant se limiter aux nombreux stratagèmes déployés pour les arnaquer (voir par exemple Renoy (G.), *Paris au temps des omnibus*, Bruxelles, Paris, Rossel, 1976, pp. 14-25).

[134] Le cas d'excès de vitesse, notamment dans les pentes, est courant et les cochers sont régulièrement rappelés à l'ordre par la direction (voir l'ordre de service n° 836 du 29 décembre 1894 (ARATP, 1D 30)). La situation fut toutefois bien pire après la motorisation des véhicules.

[135] La célébration du dernier omnibus hippomobile, le 11 janvier 1913, est l'occasion de mettre en scène le dernier cocher, présenté comme un cocher typique, avec de grandes moustaches blanches, une couverture sur les jambes, des sabots et un sens du devoir et du travail accompli (CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921). Sur cette

collègue, le conducteur, lui donne le signal du départ ou de l'arrêt.

La figure et le métier de conducteur sont très différents de ceux de cocher[136]. Il s'agit-là d'un métier inventé par le monde de l'omnibus dès les débuts de Stanislas Baudry. Agent en contact permanent avec le public, il est constamment impliqué dans les récits, illustré par des peintures ou présent sur les photographies. Sa responsabilité est, de fait, bien plus élevée que ne le laisse supposer une description administrative de son rôle officiel qui le cantonne à procéder à l'encaissement des trajets. Il est un véritable homme-orchestre, qui s'occupe de faire payer les voyageurs, mais aussi de diverses tâches annexes : signal d'arrêt et de démarrage du véhicule, appel des numéros d'ordre, sonnerie de chaque voyageur sur le cadran, gestion des conflits, problèmes de circulation...[137] Paradoxalement, il n'est que la conduite dont il n'ait pas la charge[138].

Pour remplir son office, le conducteur porte un costume plus seyant que celui du cocher, assez proche de celui du contrôleur de bureau, avec une casquette[139]. Son attribut essentiel est la planche à billets qui lui permet de vendre aux passagers leurs titres de transport[140]. Son rôle est donc très important aux yeux de la CGO puisque c'est lui qui récolte la recette. A ce titre, il est très fortement contrôlé, par les agents des bureaux de correspondance, justement nommés les *contrôleurs*, les inspecteurs de ligne et les *mouches*, inspecteurs en civil. En outre, le cadran, apposé à l'arrière de l'omnibus et que le conducteur doit incrémenter à chaque fois qu'un voyageur monte à bord, assure un contrôle mécanique de la recette[141]. La fraude ne pouvait donc se concevoir, à l'ère hippomobile, que comme

célébration, voir également FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*.

[136] Sur le plan sémantique, la confusion est toutefois possible, puisque le cocher est « *le conducteur d'un coche, d'un carrosse, d'un cabriolet* » (Littré (P.-É.), *Dictionnaire de la langue française*, *op. cit.*).

[137] Voir p. 1059 la description fouillée de ce métier que dresse l'écrivain François Coppée. Le romancier Joris-Karl Huysmans a également consacré un chapitre à ce métier (Huysmans (J.-K.), *Croquis parisiens*, Paris, Vaton, 1880, réédition, Paris, Stock, 1905, pp. 55-58). Voir également Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 47-48.

[138] Son rôle est ainsi résumé dans un poème intitulé *Les commandements du parfait conducteur*, publié en 1880 :

Chaque matin te lèveras
Avec le jour, bien gentiment
Vers le dépôt, tu courras
Sans trop flâner, chemin faisant.
De monnoie tu te muniras
Afin d'en rendre abondamment.
Dames, messieurs, accueilleras
D'un sourire doux et charmant,
Aux clientes, donnant son bras
Tu tendras la main galamment.
A ton cadran tu sonneras
Vite et toujours fidèlement.
La correspondance offriras,
En la timbrant très clairement.
Ton véhicule arrêteras
Pour chacun, indistinctement.
Quand l'omnibus rempli, verras,
Arbore "Complet" vivement.
... Le lendemain tu reprendras
Comme la veille exactement.

(extrait d'un numéro du *Figaro* de 1880 (CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921))

[139] Pour une description des costumes de conducteur, voir *Règlement d'exploitation à l'usage des Contrôleurs, Receveurs et Machinistes, Titres 1-2-3*, *op. cit.*, pp. 4-5.

[140] La CGO mit en vente des billets dans ses bureaux et dans certains bureaux de tabac à partir de 1871 pour réduire les opérations à conduire à bord (Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 61).

[141] Le contrôle de la recette ou des agents en charge de sa collecte est récurrent dans le monde des omnibus. Dès l'épisode

étant le fait des agents, non des voyageurs, ce que l'ère automobile finit par inverser.

Si le métier de cocher est généralement décrit comme solitaire, celui de conducteur est largement perçu comme éreintant[142]. François Coppée, a d'ailleurs émis à son sujet un jugement définitif : « *son métier est des plus pénibles*[143]. » Toutefois, le conducteur n'est pas qu'un simple exécuteur du système. Il possède un véritable pouvoir discrétionnaire, puisque c'est lui qui décide de l'admission ou non des voyageurs et qui juge du caractère complet du véhicule. Il peut ainsi, quasiment à sa guise, refuser l'accès sous prétexte que le véhicule est plein ou que le voyageur est ivre[144].

Voici donc l'équipe chargée du bon fonctionnement de chaque omnibus. Entre les deux collègues, point de relation hiérarchique. La figure du conducteur l'emporte pourtant sur celle du cocher, par sa présence et ses interactions avec les voyageurs, incarnant ainsi une prédominance du service usager sur la conduite, dont le sociologue Pierre Bouvier a souligné la persistance jusqu'aux années 1970[145]. Le lexicographe Paul-Émile Littré scelle d'ailleurs cette idée dans son œuvre de référence en en faisant, dès 1872, un « *homme de confiance qui, sans être nécessairement le cocher d'une voiture, la dirige et fait payer les voyageurs*[146]. » Toute la difficulté de la collaboration entre cocher et conducteur est de respecter les horaires en faisant face à deux types d'obstacles de nature différente, la circulation dans laquelle peut se trouver pris l'omnibus, et les voyageurs, qui peuvent, à leur gré, demander l'arrêt du véhicule, pour y monter ou en descendre. Ainsi, « *la mauvaise volonté que mettent certains agents [...] à faire arrêter leur voiture lorsqu'un voyageur de la voie publique leur fait signe qu'il veut monter* », que dénonce la direction de la CGO, peut-elle être comprise comme l'impossibilité de concilier des impératifs contradictoires[147]. La réduction de ces deux aléas, ceux de la circulation comme ceux liés aux voyageurs, fut d'ailleurs l'un des objectifs récurrents des exploitants des transports parisiens, de la CGO à la RATP, une fois les véhicules motorisés. Le système hippomobile de l'omnibus atteignait effectivement ses limites.

---

des carrosses à cinq sols, un employé marchant à côté du carrosse était chargé du contrôle de la recette, alors perçue directement par le cocher, par le décompte des passagers de la journée (Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 20).

142 Laissons Victor Fournel en mener la description en 1867 :

> *Ce n'est rien toutefois que [la] triste existence [du cocher] à côté de celle de son collègue le conducteur, condamné à se tenir debout tout le jour derrière cette monstrueuse machine, en plongeant de tous côtés, le long de chaque rue, au fond de chaque porte cochère, un regard inquiet [pour vérifier qu'un voyageur désireux de monter ne s'y cache pas], pendant que les cahots lui brisent les genoux et lui font cruellement danser les entrailles.*
> *[...] Voilà celui qu'il faut plaindre ; voilà le paria et le forçat.*

(Fournel (V.), *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, *op. cit.*, pp. 290-291)

143 Coppée (F.), *Souvenirs d'un Parisien*, Paris, Lemere, 1910, réédition, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 272.

144 Voir Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 64.

145 Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, pp. 21-22.

146 Littré (P.-É.), *Dictionnaire de la langue française*, *op. cit.*

147 Ordre de service n° 296 du 1er juillet 1903 (ARATP, 1D 34).

Un système qui atteint ses limites

Face à une ville en expansion urbaine et à la population croissante, l'omnibus semble effectivement dépassé, du moins dans sa forme de la fin du XIX^{e} siècle. Par l'étude plus particulière des difficultés alors rencontrées, dont certaines font ressortir des obstacles intrinsèques liés à la conception même du système, nous entendons ici éclairer la nécessité ressentie par la population parisienne de trouver de nouveaux modes de transport, notamment à l'approche de l'Exposition universelle de 1900, ce qui conduisit, par étapes, à l'adoption de l'autobus.

L'image des omnibus, très positive sous la Restauration et aux débuts de la CGO, s'est progressivement inversée au fur et à mesure du vieillissement du système et de l'installation de la compagnie dans un monopole assuré et confortable. L'époque où le romancier Honoré de Balzac parlait de « *coche moderne* », en 1848, est bien révolue lorsque les Parisiens attendent longuement un éventuel omnibus, le plus souvent complet, alourdi, lent et coûteux[148]. L'omnibus avait participé de la vague de modernisation que connut Paris au cours des années 1830 au même titre que le développement du macadam et du bitume, la généralisation du trottoir et la naissance du boulevard[149]. Mais l'image de l'omnibus qui se constitue au XIX^{e} siècle se teinte d'ambiguïté puisque ce mode de transport est simultanément méprisé par la frange sociale aisée et perçu comme cher par le monde ouvrier. Ambiguïté que reflète également celle des pratiques puisque ses multiples dysfonctionnements ne l'empêchent pas de voir sa fréquentation et sa présence sur l'espace public s'accroître régulièrement jusqu'en 1900. Au milieu du siècle, l'ambiguïté se retrouve par exemple dans l'ouvrage de l'écrivain Henry Murger, *Scènes de la vie de bohème*, où la connotation péjorative côtoie une vision plus positive, comme en atteste le rapprochement de ces deux extraits, datés de 1869[150] :

> *Son existence qui était une perpétuelle alternative de coupés bleus et d'omnibus, d'entre-sol et de cinquième étage, de robes de soie et de robes d'indienne. [...] J'ai ce soir, à cinq heures, rendez-vous avec une femme du monde, une personne distinguée, qui ne sort qu'en omnibus.*

Par ailleurs, Nicholas Papayanis et Roger-Henri Guerrand ont montré comment des images sociales se sont construites autour des omnibus : un mode qui n'était pas fait pour les femmes jeunes et non accompagnées[151]. Mais aussi, paradoxalement, un monde où se mélangent des voyageurs de toutes origines sociales. L'omnibus oblige à l'apprentissage de la proximité. Edmond et Jules Goncourt laissent, pour leur part, pointer une image négative : « *vous rappelez-vous sa fameuse colère : "un gendre qui laisserait monter ma*

[148] de Balzac (H.), *Le cousin Pons*, Paris, Furne, 1848, réédition, Paris, Garnier, 1962, p. 243.

[149] Voir à ce propos Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *Revue générale des routes*, n° 766, octobre 1998, p. 7. et Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 102.

[150] Murger (H.), *Scènes de la vie de bohème*, Paris, Lévy, 1851, réédition, 1861, pp. 77-78 et 98.

[151] Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, *op. cit.*, pp. 124-125 ; Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 65-66

fille en omnibus !…" », rappelle Renée Mauperin, dans leur roman éponyme de 1864[152]. Expression qui ne renvoie pas uniquement à des raisons financières, mais aussi à la bonne éducation.

Ainsi, progressivement la perception de l'omnibus se banalise et se dégrade, le véhicule perdant son image de modernité, au profit de celle d'un mode lent et lourd, inspirant ces vers au poète Paul Verlaine en 1870[153] :

L'omnibus, ouragan de ferraille et de boues,
Qui grince, mal assis entre ses quatre roues,
Et roule ses yeux verts et rouges lentement,
Les ouvriers allant au club tout en fumant

L'apogée du système d'omnibus remonte à l'Exposition de 1867. Celle de 1878 marque plutôt l'intérêt des visiteurs pour le tramway, ce que confirme celle de 1889 où sont présentés les premiers tramways électriques. A cela s'ajoute que les services de l'omnibus sont de plus en plus défaillants pour desservir ces événements successifs, ce qui ne fait que refléter leur incapacité à faire face à un flux croissant de citadins les utilisant en période normale[154].

Enfin, cette image dégradée du réseau d'omnibus est accentuée par celle, bien plus négative encore dans la population parisienne, de la CGO. Trop rétive au changement et à l'innovation aux yeux de ses voyageurs, la compagnie semble se complaire dans un immobilisme qui lui permet de rétribuer ses actionnaires tout en se reposant sur son monopole[155].

Une prosopographie de ses principaux dirigeants éclaire la constitution de cette image autant que l'insertion de la compagnie dans le rouages du pouvoir. Au cours des années 1890-1900, la compagnie fut conduite par des hommes naviguant entre milieux politiques, milieux d'affaires et haute fonction publique. En témoignent les parcours des trois figures majeures de cette époque. Ernest Boulanger, président du conseil d'administration de la CGO de 1890 à 1894 puis de 1900 à 1907, après avoir préalablement occupé le poste de directeur général de l'enregistrement et des domaines, a été le premier ministre des colonies en 1894, puis premier président de la Cour des comptes de 1896 à 1900, tout en étant régulièrement réélu sénateur de la Meuse de 1886 à 1907. Louis Joseph Cuvinot, président du conseil d'administration de la CGO de 1894 à 1899, ingénieur des Ponts et

[152] Goncourt (E.) et Goncourt (J.), *Renée Mauperin*, Paris, Charpentier, 1864, réédition, 1876, p. 237.

[153] Verlaine (P.), « Le bruit des cabarets, la fange des trottoirs », *La bonne chanson*, *in Œuvres poétiques*, Paris, Garnier, 1969, p. 127. Les différentes lignes d'omnibus étaient distinguées par la couleur de leur caisse, le jour, et de leurs feux, la nuit. Les omnibus aux feux verts et rouges circulaient sur les lignes K (Chapelle – Collège de France), M (Belleville – Ternes), O (Ménilmontant – Maine), U (Maison-Blanche – Porte Sainte-Eustache) et X (Vaugirard – Havre) (pour une description des couleurs des différentes lignes, voir Pinchard (J.), *Le compteur kilométrique parisien ou dictionnaire des rues de Paris*, Paris, Guérin et compagnie, 1890, pp. 1-5).

[154] Sur cette évolution de l'image de l'omnibus à travers les différentes expositions, voir Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, Lyon, Imprimerie L. Bourgeon, 1905, pp. 21-25.

[155] Pour une analyse de l'immobilisme de la CGO et du conflit entre la compagnie et la Ville de Paris, voir p. 143.

Chaussées (X 1855), avait été impliqué dans le développement des chemins de fer en tant que chef du cabinet de Charles de Freycinet, ministre radical des travaux publics de 1877 à 1879, avant de devenir sénateur radical de l'Oise de 1879 à 1920. Enfin, Eugène Étienne, ancien inspecteur des chemins de fer puis président du conseil d'administration de la CGO de 1907 à 1912 et de 1914 à 1919, fut ministre de la guerre en 1905-1906 et en 1913, tout en étant défenseur des intérêts coloniaux en tant que député d'Oran de 1881 à 1919.

De tels dirigeants se trouvaient ainsi dans des positions très fortes et qui leur semblaient sûres, notamment du fait des appuis qu'ils pouvaient trouver dans les sphères du pouvoir national. En revanche, ils alimentaient un ressentiment local contre la compagnie dont la piètre image était partagée par nombre d'élus aux Conseils municipal et général, voire par l'administration préfectorale. En tant que principale compagnie de transport à Paris, face aux multiples compagnies de tramways, toujours quelque peu reléguées en périphérie, la CGO incarne les problèmes rencontrés par l'ensemble du système de mobilité de cette fin de XIX^{e} siècle, pris entre les impératifs de rentabilité et ceux de service public. L'image qu'elle véhicule est parfaitement résumée dans deux numéros que le cinglant journal satirique libertaire *L'assiette au beurre* lui consacre en 1903 et 1908, le dessinateur Eugène Cadel comparant notamment les omnibus aux tortues (voir fig. 26, p. 133)[156].

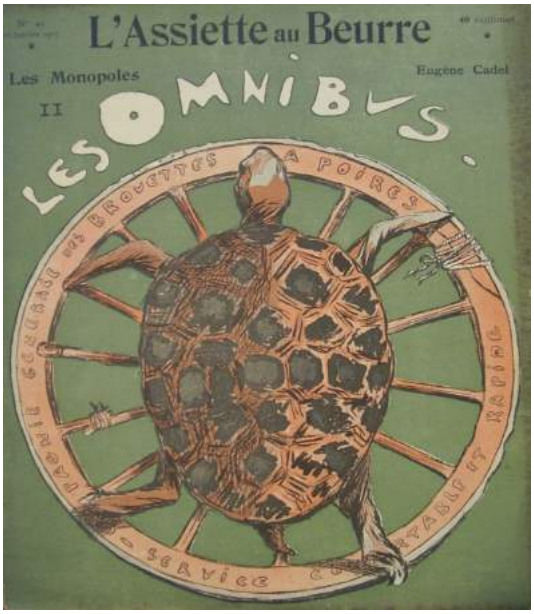


Fig. 26 – Les omnibus *d'Eugène Cadel (1903)*[157]

Le paysage modal de ce Paris de la fin du XIX^{e} siècle présente donc un double visage. Il est à la fois celui d'une grande métropole, aux modes de transport nombreux qui assurent la mobilité de plusieurs centaines de millions de passagers par an, aux lignes de tramways

[156] Autre exemple d'une réputation de la CGO comme entreprise plus intéressée par son activité financière que par l'exploitation de ses réseaux, cet extrait de la pièce de l'auteur dramatique Eugène Labiche, *Le prix Martin* : « *Le coupon des omnibus a été excellent cette année* » (Labiche (E.), *Théâtre complet*, Paris, Calmann-Lévy, 1886-1888, vol. 10, p. 41).
[157] *L'assiette au beurre*, 10 janvier 1903.

et d'omnibus finement connectées dans la zone centrale et où les rythmes urbains sont en partie modelés par ces systèmes de transport de masse. Mais c'est aussi et surtout une ville où l'offre de transport n'est pas à la hauteur des besoins, où les réseaux sont vieillis et où la périphérie est largement sous-équipée. Les contemporains, passagers, ingénieurs ou écrivains, perçoivent bien plus fortement les défauts du système que ses qualités[158]. Alors que Paris a connu une vague de progrès en termes d'aménagement urbain et d'hygiène lors du Second Empire et des débuts de la III^{e} République, même si certains effets en sont discutables, la mobilité n'a pas suivi. Sa modernisation semble s'être faite à contre-coup, initiée dans les années 1830, donc plus tôt que la métamorphose urbaine haussmannienne, et ayant, en conséquence, atteint une obsolescence plus rapide, au moment où le succès de la forme urbaine du Paris de la Belle Époque se voulait un modèle à l'échelle mondiale.

Le système de transport urbain souffre d'abord d'un manque d'offre, en particulier sur le réseau d'omnibus, ce dont témoigne l'image récurrente de l'omnibus complet[159]. Les compagnies d'omnibus et de tramways ont une vision très frileuse de leur offre de transport, et ce depuis les années 1830, époque où seuls les lieux les plus fréquentés étaient desservis. Ce n'est que la mécanisation de la Belle Époque qui fit évoluer cette conception de la relation entre offre et demande.

Paradoxalement, le système de mobilité souffre également de problèmes de congestion et de coordination. Les artères parisiennes, même les plus récemment ouvertes, sont très encombrées[160]. Ces embarras sont liés à l'hétérogénéité des véhicules et à l'élargissement global de la voirie, qui est passée d'une moyenne de 8,50 m à 15 m de 1817 à 1892, ce qui a entraîné un fort trafic induit et provoqué de nombreuses nuisances : boues, bruit, perte de temps...[161] Quant à la coordination entre modes de transport, elle est totalement absente. La concurrence est désordonnée, les pouvoirs publics s'étant cantonnés à donner des autorisations d'exploitation plutôt que de réellement prendre en main leur organisation, par respect de l'esprit d'initiative privée. De même les tarifs élevés pratiqués par la CGO ne sont pas abaissés par des pouvoirs publics, impuissants, même si les services ou-

[158] Citons ici ce court extrait d'un texte de Guy de Maupassant à propos du paysage modal parisien de la fin du siècle et de ses défaillances :

> *Tous les hommes maintenant parlaient en même temps, avec des gestes et des éclats de voix ; on discutait le grand projet du chemin de fer métropolitain. Le sujet ne fut épuisé qu'à la fin du dessert, chacun ayant une quantité de choses à dire sur la lenteur des communications dans Paris, les inconvénients des tramways, les ennuis des omnibus et la grossièreté des cochers de fiacre.*

(de Maupassant (G.), *Bel ami*, Paris, Victor Havard, réédition, Paris, Michel, 1954, p. 41)

Pour d'autres dénonciations de la situation, voir, par exemple Haag (P.), *Les transports en commun et les métropolitains*, *op. cit.*, *passim* ou Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, *passim*.

[159] Ce constat d'un manque flagrant d'offre de transport est, par exemple, dressé par Paul Haag, enseignant à l'École polytechnique, en 1897 : « *ce n'est pas le voyageur qui manque à l'omnibus, c'est l'omnibus qui manque au voyageur* » (Haag (P.), *Les transports en commun et les métropolitains*, *op. cit.*, p. 27).

[160] Les principaux axes parisiens ne voyaient passer qu'un maximum de 10 000 colliers par jour en 1850, alors qu'ils étaient nombreux à en voir passer plus de 20 000 en 1881-1882 (Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *art. cit.*, pp. 10-11).

[161] *Ibid.*, p. 10. L'écrivain Anatole France a décrit cette hétérogénéité de la circulation dans le Paris de 1900 (France (A.), *Opinions sociales*, Paris, Bellais, 1902, p. 18).

vriers marquent les débuts, balbutiants, d'un « *droit au transport*[162]. » Parmi les blocages dénoncés à l'époque, les questions administratives occupent le premier plan. Les relations tendues entre la CGO et les pouvoirs publics, qui s'envenimèrent jusqu'à se retrouver devant la justice, ne permettent pas au réseau d'omnibus de trouver une place stable dans un paysage où il incarne des intérêts financiers privés (voir p. 143). Les critiques de cette organisation se multiplient dès avant 1900 et encore plus à l'approche de l'échéance de la concession en 1910.

Mais la CGO ne doit pas être accablée de tous les maux. L'exemple le plus significatif est celui de la taxe que la compagnie doit payer en fonction de la taille de son parc et non en fonction de ses recettes, si bien qu'elle est incitée à limiter l'offre de transport en favorisant des lourds véhicules lents et peu fréquents plutôt qu'une flotte de véhicules plus nombreux et plus légers, sur le modèle londonien. Taxe qui est bien la marque d'une inadaptation administrative aux besoins de mobilité d'une métropole industrielle[163]. D'un point de vue plus technique, notons que le réseau d'omnibus ne fait aucune distinction entre trajets de faible distance et longs trajets. Cette superposition a un double effet négatif : les voyageurs à faible parcours sont pénalisés par la présence massive de voyageurs à long trajets, ce qui produit les phénomènes de *complet*, alors que les voyageurs à long trajets sont pénalisés par les multiples arrêts marqués par le véhicule ainsi ralenti.

Enfin, à cette description des dysfonctionnements de la mobilité parisienne avant 1900, il convient d'ajouter l'absence de réseau ferré urbain. Alors que Londres a inauguré le sien en 1863 et comptait six compagnies exploitante en 1900, Paris ne parvient pas à résoudre les problèmes politiques et techniques posés par la construction d'un métropolitain[164].

De Paris à Londres, les prémices d'une inversion du *leadership* des transports urbains à la fin du XIX^{e} siècle

Le dernier tiers du XIX^{e} siècle voit effectivement une inversion des rôles entre Londres et Paris, la capitale britannique devenant peu à peu la principale référence européenne en

[162] Orfeuil (J.-P.), *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du Moyen Âge à la société hypermoderne*, Créteil, Centre de recherche espace transports environnements et institutions locales, septembre 2004, p. 13.

[163] Voir l'analyse de Pierre Bouvier (Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports*, *op. cit.*, p. 23). Sur la taxation à Paris et à Londres, voir Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, p. 183.

[164] Il existe de nombreux travaux sur les débats ayant précédé la construction du métro. Nous renvoyons, entre autres, à :
- *MétroCité : le Chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945*, Paris, Paris-Musées, 1997, 190 p. ;
- Hallsted-Baumert (S.), *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Alain Dewerpe et Tony Judt, École des hautes études en sciences sociales, New York University, 1999, *passim* ;
- Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^{e}-XX^{e} siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 39-94 ;
- Desabres (P.), « The Parisian Subway, 1880-1900 : A Local or a National Interest Line ? On the Concept of Globalization », *Business and Economic History online*, n° 1, 2003, 16 p. ;
- Desabres (P.), « Decision Network : Who Decided What in the Building of the Paris Métropolitain, 1898-1920 », *Business and Economic History online*, n° 2, 2004, 8 p. ;
- Mitchell (A.), *Rêves parisiens. L'échec de projets de transport public en France au XIX^{e} siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2005, pp. 81-116.

matière de mobilité urbaine en général, et en termes d'omnibus en particulier. Londres vit une situation de stimulation réciproque entre les différentes compagnies de transport de surface, notamment par l'arrivée sur ce marché de la LRCC, attirée par la bonne rentabilité financière de ce secteur. Le marché londonien connaît ainsi une dynamique interne du fait de sa structure plus libérale. Des améliorations de voirie et de circulation, comme la suppression des péages sur les ponts, permirent d'ailleurs à la ville de se maintenir dans le rythme de modernisation engagé par l'haussmannisation à Paris.

Surtout, Londres se dote, dès 1863, du premier chemin de fer urbain souterrain au monde, ce dont son réseau d'omnibus ne pâtit pas. Au contraire, l'offre soutenant la demande, les correspondances entre modes ferré et routier se développèrent, même si les omnibus londoniens durent baisser certains tarifs sur les lignes particulièrement concurrencées par l'*underground*[165]. Le réseau d'omnibus put bénéficier de sa finesse de desserte et de sa densité dans les quartiers commerçants mal reliés par le métro ; une certaine coordination volontaire entre les compagnies de chemin de fer et celles d'omnibus fut même mise en œuvre, afin de créer des services de rabattement sur les gares et stations, sans intervention de la puissance publique[166].

A Londres, une population aisée, réticente à prendre l'*underground*, jugé trop enfumé, se détourna même des fiacres au profit des omnibus, qui confortèrent ainsi une image de mode bourgeois, s'opposant en cela aux tramways, qui acquirent une connotation ouvrière, du fait de leur réseau et de leurs horaires. Les tarifs élevés des omnibus contribuèrent également à en tenir éloignée une partie de la population, condamnée à marcher ou, au mieux, à utiliser un éventuel vélo. Ainsi les omnibus et tramways véhiculaient la même distinction sociale à Paris et à Londres avant 1900. L'omnibus trouve d'ailleurs bien sa place dans la société londonienne comme en témoignent les nombreuses scènes dans et autour des omnibus reproduites dans la presse, notamment *Punch*[167]. Au quotidien, pour le voyageur, la cohabitation entre deux compagnies dominantes, LGOC et LRCC, n'est pas si différente du monopole de la CGO, à l'exception des tarifs, qui, bien que plus chers que ceux du tramway, y sont notablement plus bas. La rentabilité du secteur est toutefois excellente et même meilleure que celle du métro du fait du faible capital nécessaire. Londres, comme Paris, est néanmoins confrontée à des problèmes d'innovation et de rationalisation de ses omnibus, qui vieillissent et sont tout simplement débordés par les besoins de ces capitales[168]. Toutefois, contrairement à la CGO, la LGOC tente de faire

[165] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 57 et 166.

[166] Des compagnies de chemin de fer ont même accordé des subventions à certaines lignes d'omnibus (*ibid.*, vol. 1, p. 169).

[167] A propos de la place de l'omnibus dans l'humour londonien, voir « The passing of the London horse 'bus. How it has added to the gaiety of the city », *Pall Mall Gazette*, 12 octobre 1911. Il y est notamment question de l'expression *a busman's holiday* s'appliquant aux personnes occupant leurs vacances à la même activité que leur activité professionnelle, l'exemple typique étant supposé être celui du cocher d'omnibus.

[168] Londres connaît à la fin du XIX^{e} siècle un véritable débordement par ses omnibus, témoignant des limites atteintes par le système hippomobile. Le parc londonien passa ainsi de 6 176 omnibus en 1881 à 10 389 en 1891, puis 12 236 en 1895 ; au début du XX^{e} siècle, on compte en une heure 690 omnibus passant devant *the Bank* et 622 à *Piccadilly Circus* (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 15). Mentionnons toutefois que Londres adopte une

évoluer son organisation, au prix notamment d'une grève majeure en 1891.

A la fin du XIX^{e} siècle, Londres s'impose donc comme un point de comparaison obligatoire[169]. En 1886, son cas est employé par les intérêts de la CGO pour démontrer l'inutilité d'un métro à Paris[170]. Quand la capitale française inaugure enfin le sien, Londres semble pourtant toujours disposer d'une technologie d'avance, cette fois-ci en surface, alors que des omnibus automobiles expérimentaux sillonnent ses rues tandis que Paris se contente de lents omnibus hippomobiles, qui ne font plus que pâle figure face à l'arrivée autour de 1900 de nouveaux modes sur la chaussée parisienne.

D. La Belle Époque ou la révolution de la mobilité urbaine

La Belle Époque parisienne connut effectivement une série d'innovations dans différents domaines qui constituent une véritable révolution du champ de la mobilité urbaine. Si la vapeur et le charbon ne s'imposèrent jamais réellement pour ce type de transport, notamment en raison des arrêts fréquents difficilement compatibles avec l'inertie de cette propulsion, l'électricité et le pétrole sont la clé de la rénovation de l'offre de transport, à Paris comme à Londres[171]. Bicyclette, automobile, tramway mécanique et métro électrique contribuent à déclasser toujours un peu plus le traditionnel omnibus hippomobile, installé depuis la fin des années 1820.

Démocratisation de la bicyclette et naissance d'une automobile élitiste

C'est à cette époque que la bicyclette connaît les principaux changements qui permettent sa démocratisation. En devenant un objet industriel, le vélo devient, selon l'expression de l'historien Philippe Gaboriau, une « *machine amie de l'employé, de l'ouvrier et du paysan*[172]. » En cette fin de XIX^{e} siècle, ce mode de transport, au prix en baisse constante, se diffuse dans l'ensemble de la société après avoir été surtout cantonné à la « *vitesse bourgeoise*[173]. » Il est associé aux loisirs et permet de rallier la campagne, à peu de frais, complément idéal des jours de congés dont jouit progressivement l'ensemble de la population. Il est également très efficace pour les déplacements urbains, y compris à Paris où il tend à remplacer l'usage de la marche et du cheval[174].

innovation parisienne au cours des années 1890, en introduisant les services des gares, omnibus exploités par des compagnies de chemin de fer reliant les gares entre elles (*ibid.*, vol. 1, pp. 261-262).

[169] Voir, par exemple, Haag (P.), *Les transports en commun et les métropolitains*, *op. cit.*, *passim*.

[170] Camescasse (E.), Lalanne (L.) et Marsillon (L.), *Le métropolitain et les transports en commun à Londres et à Paris, législation comparée*, Paris, CGO, Renou & Maulde, 1886, 48 p.

[171] Pour Theo Barker et Michael Robbins, cette période est « *critique pour le développement de l'histoire des transports à Londres dans son ensemble* » (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. XVII) (traduction personnelle de la version anglaise : « *critical to the whole development of the London transport story* »).

[172] Gaboriau (P.), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, n° 29, 1991, p. 22.

[173] *Idem* ; Philippe Gaboriau indique les chiffres suivants pour le nombre de vélos en France : 300 000 en 1890, 3 000 000 en 1911, environ 9 000 000 durant l'entre-deux-guerres. Sur le prix du vélo avant 1900, voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 300.

[174] *Ibid.*, p. 279 ; Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *Histoire culturelle de la France, Le temps des masses, Le vingtième siècle*, Paris, Le Seuil, 1998, réédition, 2005, p. 92.

Le monde du cyclisme, notamment l'élite bourgeoise et sportive, les fabricants et la presse spécialisée des années 1890, est très proche d'un monde naissant à l'époque, celui de l'automobile. Ces débuts de l'automobile, jusqu'à 1914, sont primordiaux pour la forme et la diffusion de ce mode, que ce soit par les choix techniques, les problématiques urbaines abordées ou les usages de cette nouvelle machine[175]. Si la société détentrice d'automobile avant la Grande Guerre est quantitativement marginale, l'utilisation de véhicules à moteur, notamment sous la forme d'utilitaires ou de transport en commun, est bien plus courante[176].

Bien que Paris soit le berceau de l'automobile et reste à la pointe de l'innovation jusqu'à la guerre, cette nouvelle venue n'y est pas pour autant perçue comme la concurrente directe des transports publics à l'époque. Plus susceptible de remplacer le fiacre que de ruiner la clientèle des omnibus et tramways, son prix élevé la rend inabordable pour les masses populaires, et ce, encore pendant l'entre-deux-guerres. Les contemporains insistent plutôt sur le lien naturel qui unit omnibus et automobile au sein d'une innovation technique à venir, celle de l'omnibus automobile. De même, si le nombre total d'automobiles individuelles reste encore limité, leur impact sur la conception de la circulation et de l'aménagement urbain se fait très vite sentir, et, sous cet angle, l'omnibus automobile partage les mêmes besoins que la voiture : adaptation des revêtements, régulation de la circulation, définition de règles de conduite (voir p. 245)...[177] Ainsi, l'omnibus automobile s'impose à la Belle Époque bien plus comme une déclinaison logique de cette innovation majeure qu'est l'automobile que comme un engin destiné à être irrémédiablement concurrencé puis remplacé par l'automobile individuelle.

Les tâtonnements techniques du tramway mécanique

L'*alter ego* ferré de l'omnibus, le tramway, connaît également une vague de modernisation, plutôt influencée par la technique de l'électricité[178]. Toujours désireux d'ébranler le monopole de la CGO, et à l'approche d'une nouvelle Exposition universelle, le gouvernement concède, entre 1897 et 1899, plusieurs lignes nouvelles de tramways, appelées tramways de pénétration puisque reliant le plus souvent la banlieue au centre de Pa-

[175] Sur la naissance de l'automobile, voir, par exemple, Bardou (J.-P.), Chanaron (J.-J.), Fridenson (P.) et Laux (J.), *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, pp. 17-110 ; la Belle Époque débouche notamment sur le succès de l'automobile à pétrole sur ses rivales à vapeur et surtout électriques.

[176] Cette idée a notamment été avancée par l'historien Mathieu Flonneau qui écrit que « *dans la capitale avant tout endroit, l'auto a [...] provoqué très tôt des bouleversements profonds de la vie courante* » (Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 45). Les usages utilitaires de l'automobile (transport en commun, livraison, nettoyage des rues, ramassage des ordures...) sont également mis en œuvre dès avant 1914.

[177] C'est au plus tard en 1909 que les premières rues à sens unique sont créées en doublette afin de constituer des itinéraires dans la ville (Flonneau (M.), « Aux origines de la révolution automobile. Enjeux, portée et limites », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques*, *op. cit.*, p. 126).

[178] Sur la motorisation du tramway, notamment d'un point de vue technique et dans le contexte anglo-saxon, à l'avant-garde en la matière, voir Sutcliffe (A.), « Du cheval au tramway », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, 1984, pp. 5-16 et, pour le cas français, Larroque (D.), « Apogée, déclin et relance du tramway en France », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 56-59.

ris[179]. Les compagnies concessionnaires sont nombreuses et s'engagent autour de 1900 dans l'exploitation de lignes électriques ou mécaniques. Si toutes ces lignes concédées ne s'avèrent pas rentables, ce mouvement de modernisation marque toutefois un net progrès, en créant notamment une concurrence nouvelle pour la CGO, plusieurs entreprises pratiquant des tarifs moins élevés que ceux de cette dernière. Les lignes de pénétration démontrent également l'intérêt de l'abandon de la traction hippomobile, au profit d'une propulsion électrique, qui a fait l'objet de nombreux essais[180]. Sur le réseau plus ancien, la traction hippomobile est ainsi progressivement remplacée par l'électricité, qu'elle soit acheminée par plots, caniveaux ou trolleys[181]. Le tramway mécanique, fut, à Paris comme dans beaucoup d'autres villes, le premier transport public mécanique et contribua ainsi à apporter au cœur même de la ville certains éléments issus du monde ferroviaire, comme la ponctualité, la vitesse ou la sécurité[182].

Le monde du tramway, appuyé sur l'industrie électrique et ferroviaire, a donc su innover avant l'omnibus hippomobile. C'est sur un marché où existait la concurrence, celui du tramway, que la CGO a dû faire évoluer son offre. Il demeure que le tramway reste un mode de transport essentiellement attaché à la périphérie, puisque même les nouvelles lignes de pénétration ne sont que des lignes radiales destinées à faciliter aux populations banlieusardes l'accès au centre-ville, où elles peuvent dès lors compter sur un nouveau mode de transport : le métro.

Le métro, soixante ans après les premiers projets...

En effet, c'est bien ce mode uniquement parisien *stricto sensu*, et qui le resta jusqu'en 1934, qui marque la principale innovation de la mobilité urbaine à l'entrée dans le XX^{e} siècle, notamment du fait des 10 lignes qu'il offre aux citadin avant 1914 (voir fig. 27, p. 140). Son inauguration, le 19 juillet 1900, en pleine Exposition universelle, marque une prouesse de génie civil mais aussi l'aboutissement de débats qui s'étaient engagés depuis le milieu du XIX^{e} siècle[183]. Le métro peut ainsi être d'abord considéré comme une innovation politico-administrative plutôt que technique, même si les avancées d'ingénierie sont réelles, notamment en termes de traversée fluviale, et ont finalement per-

[179] Rare innovation sur le réseau de surface pour l'occasion, une ligne temporaire d'*électrobus* a desservi l'annexe de l'Exposition universelle de 1900 au bois de Vincennes (Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, *op. cit.*, p. 106).

[180] Les modes de traction essayés pour les lignes de tramways sont nombreux (voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 106-118).

[181] Comme pour d'autres réseaux, tels les câbles téléphoniques, les considérations esthétiques imposent au tramway de cacher, dans le sol, les éléments techniques trop visibles que sont les fil aériens (voir Bertho (C.), « Pneumatique, télégraphe, téléphone. Les réseaux de télécommunications à Paris. 1879-1927 », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, p. 144).

[182] L'exemple de Toronto a été bien étudié sous cet angle (Fleming (R. B.), « The Trolley Takes Command, 1892 to 1894 », *art. cit.*, *passim*). Dans ce type d'agglomération, où le métro ne fut construit qu'au cours de la seconde moitié du XX^{e} siècle, le tramway a joué un rôle de premier plan dans l'aménagement urbain et la perception du paysage. Cette idée marque une différence nette quand on considère Paris, les autres villes françaises ou Londres.

[183] Les références sur les débats, les projets et la construction du métro sont très nombreuses. Voir note 164, p. 135, Robert (J.), *Notre Métro*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1983, 512 p. et Tricoire (J.), *De Bienvenüe à Météor. Un siècle de métro en 14 lignes*, Paris, Éditions de la vie du rail, 1999, 351 p.

mis de sortir de l'impasse dans laquelle les conflits d'intérêt avaient poussé le projet[184]. La CGO voit naître à ses côtés une nouvelle compagnie, la CMP, de taille comparable et susceptible d'interférer dans le jeu, jusque-là très figé, entre exploitants et pouvoirs publics. Après Londres en 1863, Chicago en 1892, Budapest et Glasgow en 1896, Boston en 1897 et Vienne en 1898, Paris se dote d'un objet sinon banal du moins déjà existant, y compris en traction électrique. A l'ouverture du métro parisien, répond d'ailleurs une vague de modernisation et d'extension importante du métro londonien, devenu le *tube*.

Fig. 27 – *Plan du réseau de métro en 1914 (échelle :* $\frac{1}{118\ 353}$*)*[185]

Les tensions entre l'État, la Ville de Paris et les grandes compagnies de chemin de fer ont fortement retardé le projet, mais celui-ci voit le jour sous des auspices favorables, à une époque de croissance économique, ce qui lui a permis d'avancer à un rythme très soutenu (voir fig. 28, p. 141). Ainsi, si en 1900, le métro accueille 17,6 millions de voyageurs sur ses 13,2 km, sa fréquentation atteint 467,4 millions en 1913 pour un réseau de 92,6 km[186]. Soit une progression rapide de 2,93 à 5,04 millions de voyageurs par kilomètre de ligne exploité. Le succès est donc au rendez-vous. Le projet présente pourtant certains défauts, notamment le fait qu'il soit d'essence municipale, c'est-à-dire limité à Paris *intra muros*, ce qui empêcha de faire bénéficier aisément la banlieue des avantages du réseau, mais facilita probablement un phénomène d'identification entre Paris et son métro[187]. Autre caractéristique du métro parisien, qui joue un rôle dans ses relations aux réseaux de

[184] Desabres (P.), « Decision Network : Who Decided What in the Building of the Paris Métropolitain », *art. cit.*, *passim*.

[185] `http://www.metro-pole.net`. Pour une évolution du réseau année après année de 1900 à 1914, voir p. 1038.

[186] Nous avons rapporté pour l'année 1900 à la fréquentation obtenue du 19 juillet au 31 décembre à ce qu'elle aurait été si le métro avait été ouvert toute l'année. Cet accroissement représente 5 millions de nouveaux voyageurs par kilomètre supplémentaire de ligne entre 1900 et 1913, ce qui est une croissance très vive.

[187] Desabres (P.), « The Parisian Subway, 1880-1900 : A Local or a National Interest Line ? », *art. cit.*, p. 16.

surface, la très faible distance entre stations : environ 500 m, contre à peu près le double à Londres. Ainsi le métro parisien reproduit-il un schéma classique depuis les débuts de l'omnibus à Paris : une desserte extrêmement fine et maillée au centre de l'agglomération qui contraste avec une desserte de faible qualité en périphérie, voire une absence totale de desserte, dans le cas du métro.

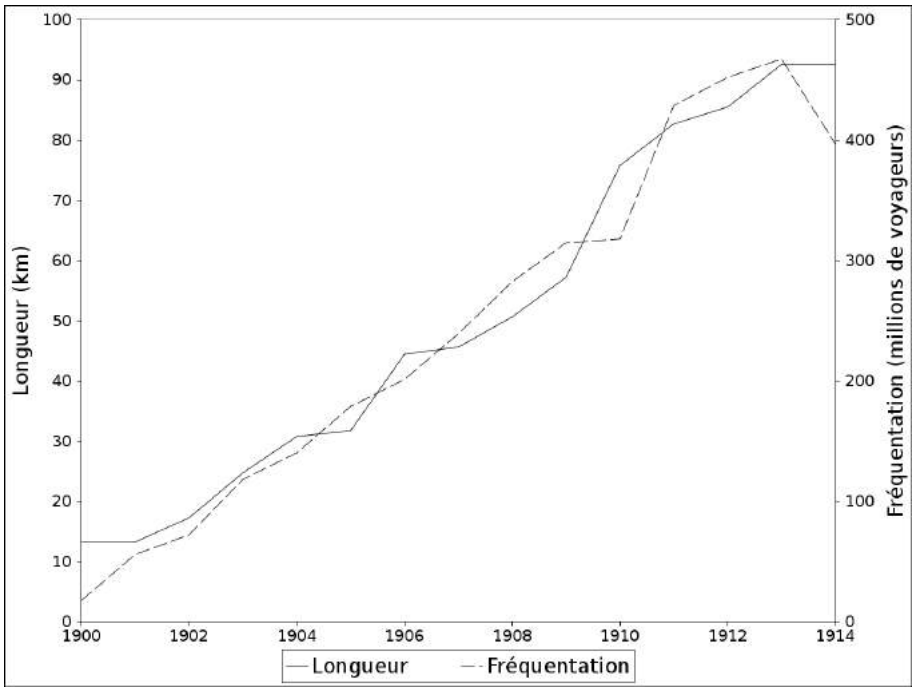


Fig. 28 – *Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation (1900-1914)*[188]

L'ensemble de ces modernisations, et notamment l'ouverture de ce mode réellement de masse et nouveau qu'est le métro ne peut que souligner les limites du système de l'omnibus, dont la situation est vite déstabilisée. Ce mode qui a tenté de retarder les innovations, aussi bien les siennes que celles des autres acteurs des transports publics, voit dès lors sa stratégie de résistance s'effondrer. Sa réaction n'est pas immédiate, mais se construit progressivement, en passant, pour l'essentiel, par la motorisation de ses véhicules.

II. De l'omnibus à l'autobus, une transition technologique en douceur

La réaction du réseau d'omnibus face à ces nouvelles concurrences, qui le menacent de ce que le journaliste spécialisé dans l'automobile Jean du Taillis appelle en 1902 « *un coup fatal* », peut se comprendre en trois temps[189]. A l'attentisme et à la contestation

[188] Voir tab. 40, p. 994.

[189] « *Déjà, le premier tronçon du Métropolitain a porté un coup fatal aux lignes d'omnibus qui faisaient le même trajet ; l'heure est proche où le même résultat pourra être constaté pour toutes les autres. Les omnibus, pour employer une expression à nouveau mise à la mode, sont à un tournant de leur histoire, peut-être le dernier* », écrit Jean du Taillis (du Taillis (J.), « Les omnibus d'autrefois », *art. cit.*, p. 385).

juridique, de 1900 à 1905, succèdent l'innovation technique tempérée par la frilosité financière de 1905 à 1910, puis le développement dynamique d'une offre de transport motorisée de 1910 à 1914.

L'analyse du lien existant entre l'ouverture du métro et la mécanisation des omnibus fait naturellement intervenir l'idée de concurrence, qui est le phénomène redouté par la CGO, mais mérite un regard plus complexe, en utilisant notamment l'idée d'un renforcement entre les modes qui se combine avec une segmentation des voyageurs entre utilisateurs du métro et utilisateurs des modes de surface, notamment de l'omnibus. Ainsi, si une chute de la fréquentation du réseau d'omnibus est indéniable au cours des premières années du siècle, sa stabilisation puis sa remontée, alors même que le métro poursuit son développement rapide, témoignent d'un intérêt renouvelé pour ce mode de transport une fois motorisé. La période correspondrait donc également à l'apprentissage d'une certaine multimodalité, c'est-à-dire de la combinaison optimale des modes de transport disponibles. Ce que la direction de la CGO n'a pas immédiatement compris, sa vision étant avant tout orientée par la défense de son monopole.

A. Attentisme et contestation juridique, la défense du monopole de la CGO

Habituée à être l'unique, puis le principal acteur des transports parisiens, en face des institutions, la CGO se trouve effectivement bousculée par les premières baisses de fréquentation qu'enregistrent ses lignes d'omnibus. Le réflexe de sa direction est d'abord de contester la légitimité de ces nouveaux concurrents, au plan juridique, et de réduire son offre, au fur et à mesure que ses voyageurs se reportent sur d'autres modes, dès que se ferment les portes de l'Exposition universelle de 1900.

Les premiers effets de la concurrence sur le réseau d'omnibus

Si les expositions précédentes avaient souligné le manque de transport de masse à Paris, les transports publics surent mieux faire face à la venue de plus de 50 millions de visiteurs pour celle de 1900[190]. Le trafic des omnibus enregistra un gain de fréquentation de 11,37 % par rapport à 1899, si bien que l'entrée dans le XX^{e} siècle s'annonçait sous de bons auspices. Il est probable que l'euphorie de 1'Exposition ait retardé la prise de conscience des dangers encourus par le réseau d'omnibus, d'autant que recettes et fréquentation étaient à la hausse en cette fin de siècle[191].

[190] A ce sujet, voir Sutcliffe (A.), *The Autumn of Central Paris, The Defeat of Town Planning (1850-1970)*, Londres, Edward Arnold, 1970, p. 82.

[191] En 1898, un observateur voit dans les bons chiffres de fréquentation et de recettes du réseau « *des preuves convaincantes de la fortune à jamais assise de la Compagnie des omnibus ; elle n'a plus à craindre désormais les revers qui avaient entravé son essor* » (Hénard (R.), « Les omnibus », *Le magasin pittoresque*, 1er novembre 1898, p. 349).

L'année 1901 voit au contraire s'affaisser ces indicateurs[192]. C'est le début d'une désaffection globale des Parisiens pour leurs omnibus, l'étiage étant atteint en 1905, avec 115 millions de voyageurs, soit une baisse de 27,76 % par rapport à 1899. A cette baisse de fréquentation du réseau d'omnibus s'ajoutent de lourdes charges de capital liées à la modernisation des tramways. La situation financière de l'entreprise est donc critique et l'empêche de distribuer des dividendes à ses actionnaires dès 1901[193].

Pour les contemporains, les raisons de cette baisse de fréquentation sont très nettes : les Parisiens, à qui on offre enfin un choix, *via* le métro et les tramways mécanisés, optent pour les moyens de transport les plus rapides et abordables. Ce sont là les premiers signes de la capacité du métro à cannibaliser les modes en place, au sens où il parvient à capter une partie de leur clientèle. Cette explication correspond, certes, à une réalité, mais il convient d'analyser plus précisément les mécanismes de concurrence, ce que nous proposons à l'aide d'une analyse chiffrée et spatialisée (voir p. 167). Il semble toutefois aux contemporains que se réalise ce que l'économiste Paul Vibert appelait de ses vœux quelques années auparavant : « *la libre concurrence aura enfin accompli ce miracle – bien tardif – et nous aura arrachés pour toujours aux griffes du monopole, alors, mais alors seulement, Paris cessera d'être la dernière ville du monde civilisé, au point de vue des moyens de transports urbains !*[194] »

La contestation juridique

Face à cette dégradation de sa situation, la première réponse de la CGO se situe sur le plan juridique. Forte d'un monopole, pourtant maintes fois contesté, et dans un contexte où les tensions entre la Ville et la compagnie à ce propos sont vives depuis les années 1880, la CGO demande la résiliation du traité de concession de 1860 devant le Tribunal civil de la Seine le 25 juin 1901 et des dommages-intérêts pour « *le préjudice causé par les concurrences dont l'Administration a pris ou favorisé l'initiative*[195]. » Sa

[192] La fréquentation en 1901 chute de 9,88 % par rapport à 1899, alors que la tendance était à la hausse auparavant (16,92 % entre 1895 et 1899). Les recettes tombent à 25 millions de F (86 millions d'€ de 2006), soit leur niveau en francs courants de 1895-1896, alors que l'offre de transport, diminuée par rapport à 1900, est restée à un niveau élevé (26 040 568 km.voitures en 1901 contre 25 477 051 km.voitures en 1899) (*Comptes d'exploitation de la CGO* (ARATP)).

[193] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1901, p. 26 (ARATP, 1D 6). En revanche, le réseau de tramways de la CGO, notamment renforcé par les tramways de pénétration et en phase d'électrification, se maintient autour de 135 millions de voyageurs en hausse de 1,06 % par rapport à 1899.

[194] Vibert (P.), *La concurrence étrangère, les transports par terre et par mer*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1896-1897, vol. 2, p. 122. Cet extrait n'est que la conclusion d'un réquisitoire cinglant contre la position de la CGO (*ibid.*, pp. 68-122).

[195] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1901, p. 27 (ARATP, 1D 6). Le conflit entre la CGO et la Ville de Paris est fondé sur le fait que la Ville reproche à la CGO de manquer d'innovation et de ne chercher qu'à investir dans des actifs immobiliers, plus rentables que les transports en commun. Le traité de concession prévoyant le retour des actifs liés à l'exploitation aux pouvoirs publics à son échéance en 1910, la CGO avait d'ailleurs tout intérêt à investir dans d'autres secteurs (voir Larroque (D.), « Économie et politique des transports urbains. 1855-1939 », *Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, 1984, p. 128). Le conflit ne trouvant pas d'issue, la déchéance de la compagnie fut prononcée par le Conseil municipal en 1889. Mais les autorités préfectorales préférèrent maintenir le *statu quo* pendant l'Exposition de 1889, si bien que la situation perdura. La notion de libre entreprise était alors partagée par l'administration et la CGO disposait, il est vrai, d'appuis dans les rouages de l'État. La fin de la concession approchant les velléités de changement se firent moins fortes et la CGO n'eut plus finalement à craindre d'être déchue de son activité dans les faits.

Cette situation lésa toutefois l'organisation des transports publics parisiens, puisque la CGO n'acceptait que les lignes qu'elle jugeait *a priori* rentables, aux dépens des quartiers périphériques et s'opposait à toute concession à une autre

demande est rejetée le 17 juin 1903. La direction de la CGO ne comprend pas ou ne veut pas comprendre qu'il s'agit de l'entrée dans une ère nouvelle des transports parisiens et ne retient que l'idée, vraie par ailleurs, que la création de nouveaux modes de transport vise notamment à sortir de l'impasse due à son immobilisme[196]. Elle prend la posture du martyr, victime de « *concurrences inattendues suscitées contre [l']entreprise* », alors que le projet de métro est discuté depuis des décennies et que la CGO elle-même a fait des propositions à ce sujet[197]. En réalité, la chute de fréquentation, si elle est provoquée par une offre nouvelle, ne fait que révéler l'archaïsme du réseau de la CGO, à ses clients, qui en étaient conscients, et à ses actionnaires, qui s'en satisfaisaient jusque-là[198].

Le réflexe de la réduction de l'offre

Parallèlement à son action en justice, la CGO organise une réaction d'ordre financier. Elle procède d'abord à une diminution de ses frais généraux en réduisant son personnel et sa cavalerie et en améliorant l'organisation de l'exploitation. Elle fait ensuite des propositions d'allongement de la concession pour pouvoir amortir les emprunts qu'elle juge nécessaires. Elle suggère également des réductions de services et des fermetures de lignes. La Ville repousse l'essentiel de ces propositions[199]. En accord avec la logique selon laquelle les lignes bénéficiaires doivent permettre de financer les lignes déficitaires, elle ne cède pas, ce dont se plaint le conseil d'administration de la CGO, en 1904 : « *malheureusement, la Ville de Paris, [...] nous oblige à conserver des lignes d'omnibus dont le trafic a presque totalement disparu*[200]. » Argument largement exagéré, puisque si le trafic a effectivement nettement baissé sur certaines lignes, et globalement perdu, en 1904, 16,95 % de sa valeur de 1899, seules les lignes C (Porte Maillot – Hôtel de Ville) et R (Gare de Lyon – Saint-Philippe-du-Roule), fermées en 1902, et AE (Montrouge – Gare de Passy),

entreprise, en avançant son monopole. La concession de nouvelles lignes de tramways put toutefois être engagée en 1891 en s'appuyant sur l'idée que l'État, et non la Ville, pouvait concéder des lignes relevant de son domaine. La domanialité des voies de Paris – entre grande voirie relevant de l'État et petite voirie relevant des collectivités locales – fut largement discutée, mais l'argument de la grande voirie permit la concession directe de l'État aux compagnies – CGO, TPDS et CGPT –, afin de contourner le monopole accordé par la Ville. La CGO obtient toutefois une redevance kilométrique pour les portions de lignes des autres compagnies dans Paris *intra muros*. Pour plus de précisions sur le conflit opposant la Ville à la CGO, voir Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, pp. 137-142 et Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, pp. 71-72 et 76-77.

[196] Ces quelques mots du conseiller de gauche Armand Grébauval résument la situation et témoignent de la tension entre la Ville et la CGO : « *la Compagnie est responsable du mauvais état de ses finances. Le Métropolitain est son œuvre. Les tramways de pénétration sont son œuvre. Les tramways Nord et Sud sont son œuvre. Qu'elle subisse le châtiment de ses fautes* » (*BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906).

[197] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1904, p. 28 (ARATP, 1D 7).

[198] La CGO accuse d'ailleurs explicitement les pouvoirs publics :

> *Une pareille décroissance [des recettes de la CGO] a exclusivement pour cause les concurrences qui, sur une grande partie de notre réseau, atteignent et stérilisent nos lignes d'omnibus et de tramways. [...] L'Administration a provoqué contre nous des concurrences sous forme de tramways dits de pénétration qui déjà couvrent Paris et de lignes métropolitaines qui commencent à sillonner la ville.*

(*Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1901, pp. 24-25 (ARATP, 1D 6))

[199] Seuls quelques aménagements sont autorisés en juillet 1902, pour les lignes « *ruinées par les concurrences* », notamment la fermeture des lignes C (Porte Maillot – Hôtel de Ville) et R (Gare de Lyon – Saint-Philippe-du-Roule), parallèles à la ligne n° 1 qui avaient vu leur fréquentation divisée par plus de trois depuis l'ouverture du métro (*Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1902, p. 26 (ARATP, 1D 6)).

[200] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1904, p. 28 (ARATP, 1D 7).

toujours exploitée, ont perdu plus de 40 % de leurs voyageurs[201].

La direction de la CGO s'inscrit donc dans un combat d'arrière-garde. Dépassée par un mouvement qu'elle a combattu ardemment, celui d'une diversification de l'offre de transport à Paris, elle croit que les anciens outils, essentiellement la défense d'un monopole qu'elle imagine plus large qu'il n'est, lui permettront de sortir de cette phase de concurrence accentuée. La CGO s'est enfermée depuis plusieurs années dans un discours visant à maintenir l'offre existante et à repousser toute offre nouvelle et principalement attaché à démontrer l'inutilité de tout projet de métropolitain, en se fondant notamment sur l'idée que les déplacements sont essentiellement professionnels et qu'ils ne seraient donc pas accrus par une augmentation de l'offre[202]. Dès lors, seul un élément aussi nouveau que l'ouverture du métro peut bouleverser ce mode de pensée et modifier la conception malthusienne prédominante. Il faut quelques années pour que, les pertes aidant, la CGO comprenne que le combat ne doit pas se situer sur le plan judiciaire, mais directement auprès des voyageurs, par une politique d'amélioration de l'offre de transport, notamment grâce aux possibilités nouvelles offertes par les moteurs automobiles[203].

B. Innovation technique et frilosité financière, les débuts de l'omnibus automobile

Dans ce contexte, la CGO joua un jeu dont la subtilité s'avéra efficace mais qui lui fut probablement inspiré par sa très grande prudence financière, qui se combina heureusement avec une politique d'innovation technique, qu'elle a su aussi bien soutenir que tempérer. En inaugurant quelques lignes motorisées, sans courir le risque d'une généralisation trop hâtive, la compagnie s'est préparée au mieux pour les négociations de renouvellement de son contrat prenant fin en 1910, tout en évitant une crise d'innovation, telle celle que connut, par exemple, Londres à la même époque. Ceci étant la CGO prit le risque de mécontenter les plus impatients de ses voyageurs ou des élus parisiens.

Innovation et frilosité, le poids de la rivalité entre Paris et Londres

La mise en place d'omnibus automobiles à Paris se fait effectivement longuement attendre. Une triple pression s'accentue sur la CGO pour finalement procéder à des essais. Elle est d'abord financière, puisque la compagnie enregistre des pertes croissantes depuis 1901. Elle est ensuite politique, puisque les pouvoirs publics, et notamment les conseillers municipaux, n'ont de cesse de mettre en avant les dysfonctionnements des

[201] Pour l'évolution du trafic des lignes de 1899 à 1914, voir tab. 29, p. 977.

[202] Ces éléments ont été avancés par la CGO dans les discussions sur les projets de métro et sont bien synthétisés dans une petit ouvrage produit par des dirigeants de la compagnie et le préfet de police Ernest Camescasse en 1886 (Camescasse (E.), Lalanne (L.) et Marsillon (L.), *Le métropolitain et les transports en commun à Londres et à Paris*, *op. cit.*, *passim*). La vision de la CGO ne prend pas en compte les évolutions de la société, notamment la place grandissante qu'elle offre aux loisirs (voir Corbin (A.), *L'avènement des loisirs*, *op. cit.*, *passim*).

[203] La CGO enregistre des déficits jusqu'en 1911.

omnibus parisiens, comme le fait Émile Massard, élu nationaliste et libéral du XVII^e^ arrondissement, pour qui le Panthéon – Courcelles est une « *ligne légendaire par sa lenteur et son insuffisance à tous les points de vue*[204]. » Elle est enfin plus diffuse, différents corps sociaux reprenant à leur compte la demande d'une motorisation du système d'omnibus. Les fiacres de la CGV sont ainsi transformés en taxis électriques, puis à pétrole à partir de 1907[205]. La CGO, elle-même, en procédant à une mécanisation de son réseau de tramways, participe de ce mouvement de disqualification des omnibus hippomobiles.

La possibilité de procéder à des essais puis à une généralisation de la mécanisation des omnibus semble en effet ouverte aux différentes compagnies de transport en ce début de XX^e^ siècle[206]. Si les premiers essais d'omnibus à vapeur sont à rapporter au développement des locomotives routières, britanniques et françaises, au milieu du XIX^e^ siècle, le premier omnibus à pétrole est l'œuvre de Karl Benz en 1894[207]. En France, la revue de vulgarisation scientifique *La Nature* s'intéresse à plusieurs reprises à la question et présente ainsi des omnibus à vapeur et électriques, expérimentaux ou déjà en service autour de 1900[208]. En 1898, un rapport écrit par deux ingénieurs des Ponts et Chaussées dressant un tableau de *l'automobilisme* estime que la motorisation semble acquise pour le *camionnage*, que ce soit à vapeur ou à pétrole[209]. Vitesse, distances, charges utiles et coûts sont satisfaisants ; seuls les bandages métalliques posent encore des questions de maintenance et attendent une innovation, que la Grande Guerre apporta, celle des pneumatiques pour poids lourds. En revanche, ce rapport est plus réservé sur la rentabilité du transport public de voyageurs par véhicules mécaniques, à vapeur, pétrole ou électricité, sauf dans le contexte urbain comme l'illustrent des exemples américains.

Restait une question technique fondamentale : quel type de motorisation pourrait remplacer le cheval ? Vapeur, électricité ou pétrole ? Dans ce domaine, la vapeur a pris de

[204] *BMO*, procès-verbal du 28 décembre 1908.

[205] Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 160.

[206] A titre anecdotique, citons cette révélation mystique des omnibus automobiles, rapportée dans les colonnes de *L'intermédiaire des chercheurs et des curieux* en 1907 :

> *"M. l'abbé Souffrant, y est-il rapporté, a dit à MM. de Charrette [...], Terrien de la Haye, et Pavret de la Rochefordière, qui étaient allés le voir en 1817 :*
> Je ne sais comment cela se fera, mais je vois que les voitures marchent avec la vitesse de l'oiseau."
> *Ainsi qu'on le voit un pauvre curé de campagne [...] a bel et bien prédit en 1817 l'invasion des automobiles à laquelle nous assistons.*

(de Cornulier-Lucinière, « Voitures automobiles », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 55, n° 1 147, 10 mai 1907, p. 711)

[207] Sur les essais et premières utilisations de locomotives routières, voir Chanuc (L.), *Routières, camions et omnibus à vapeur*, Valignat, Éditions de l'Ormet, *passim* et, par exemple, *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 3, n° 60, 25 juin 1866, pp. 367-368 et n° 61, 10 juillet 1866, pp. 403-404. La première exploitation commerciale à l'aide d'omnibus à pétrole fut ouverte le 18 mars 1895 entre Siegen et Deuz en Allemagne.

[208] Voir notamment Pesce (G.-L.), « Omnibus à vapeur sans rails », *La Nature*, n° 1 221, 24 octobre 1896, pp. 321-323, « Les omnibus à Paris », *La Nature*, n° 1 236, 26 juin 1897, p. 63, « Omnibus électrique », *La Nature*, n° 1 353, 29 avril 1897, p. 350, Périssé (L.), « Omnibus automobiles pour les services de ville », *La Nature*, n° 1 392, 27 janvier 1900, pp. 140-141, « Les omnibus électriques à Berlin », *La Nature*, n° 1 442, 12 janvier 1901, p. 106, Bellet (Daniel), « Les omnibus électriques à trolley », *La Nature*, n° 1 302, 8 mars 1902, pp. 213-214 et Espitallier (G.), « Un service d'omnibus automobiles », *La Nature*, n° 1 633, 10 septembre 1904, pp. 224-225.

[209] Cuénot (H.) et Mesnager (A.), « L'automobilisme sur route, au triple point de vue du moteur, du véhicule et de la circulation », *in Conférence de Paris, Compte rendu de la 28^e^ session, Première partie, Documents officiels, Procès-verbaux*, Paris, Association française pour l'avancement des sciences, 1900, pp. 185-188.

l'avance. Depuis 1873, *l'Obéissante* de l'inventeur manceau Amédée Bollée était capable de transporter 12 personnes à 30 km/h grâce à sa chaudière Field[210]. Dans l'industrie du poids lourd, la vapeur semblait devoir l'emporter. L'électricité était limitée par un coût élevé et des accumulateurs de faible capacité[211]. La fragilité du moteur à pétrole jouait contre son développement dans ce secteur[212]. La souplesse de la vapeur, adaptée aux variations d'allure en ville, et le faible coût du bois, du coke et du charbon étaient des avantages importants mais ne furent pas décisifs. A ces défauts intrinsèques – approvisionnement fréquents en eau, démarrage long du fait de la mise en pression... – s'ajouta la prime accordée par les autorités militaires aux camions automobiles susceptibles d'être réquisitionnés et qui devaient peser moins de six tonnes dont trois de charge utile. La forte masse des véhicules à vapeur mit ainsi un terme au développement, en France, de ce type de poids lourds. Ce qui ne fut pas le cas en Grande-Bretagne, par exemple[213].

Les véhicules développés par différents inventeurs du monde de l'automobile, électrique, à pétrole ou à vapeur, sont testés, voire adoptés, par différents transporteurs au tournant du siècle[214]. A Paris, une compagnie privée décide d'employer un omnibus automobile pour transporter les touristes, qui est, de fait, le premier exploité en service commercial dans la capitale française[215]. Mais la sollicitation la plus forte vient de Londres.

Du fait d'une structure économique plus ouverte à l'innovation, la capitale britannique s'est en effet dotée d'un itinéraire régulier exploité par omnibus automobiles depuis le 30 septembre 1904. Attirés par la rentabilité du marché des transports publics, des investisseurs furent ainsi prêts à se lancer dans l'exploitation de lignes automobiles, avant même qu'un véhicule fiable fût disponible. Comme pour les tramways, différentes motorisations d'omnibus furent ainsi expérimentées à Londres au cours des années 1890. Plusieurs compagnies successives misèrent sur l'électricité ou la vapeur, dont les Britanniques avaient une parfaite maîtrise, mais les exploitations commerciales furent des échecs, en raison d'une fiabilité défaillante. L'omnibus à pétrole connut également des débuts diffi-

[210] Amédée Bollée multiplia d'ailleurs les types de véhicules mis en essai : voiture de tramways, *victoria* et *break* de chasse (Chanuc (L.), *Routières, camions et omnibus à vapeur*, *op. cit.*, pp. 18-19). Il construisit notamment un grand omnibus à vapeur à impériale en 1879. Son omnibus automobile à vapeur, *la Nouvelle*, mis au point en 1880, participa non sans succès à la célèbre course Paris-Bordeaux-Paris de 1895, en se classant neuvième et dernier arrivé.

[211] L'idée de créer des tramways sans rail, ou des omnibus à trolley, est ancienne, mais s'est longuement heurtée aux problèmes d'arrachage ou de décrochage de la ligne d'alimentation. Nombreux sont les inventeurs, comme l'ingénieur René Kœchlin à s'intéresser à ces questions en ce début de XX^{e} siècle, mais sans trouver de solution satisfaisante (voir, par exemple, « Application de la traction électrique par trolley automoteur à des services d'omnibus urbains et suburbains », *Revue générale des sciences pures et appliquées*, vol. 13, n° 23, 15 décembre 1902, p. 1 113).

[212] La nécessité d'une boîte de vitesse et d'un embrayage, absents sur les moteurs à vapeur, ne facilitait pas la transmission des fortes puissances.

[213] Chanuc (L.), *Routières, camions et omnibus à vapeur*, *op. cit.*, pp. 43-49. Pour des photos d'omnibus à vapeur, voir *ibid.*, pp. 42-43, 53-55, 79, 81 et 85. Le monde de l'omnibus conserve toutefois un héritage symbolique de ces premiers omnibus à vapeur : le terme *machiniste*.

[214] On trouve ainsi la trace de trois omnibus automobiles de Dion-Bouton qui, dès 1898, sortis de l'usine de Puteaux, ont parcouru plus de 800 km pour rallier le Tarn où ils assurent un service régulier de 22 km entre Lavaur et Graulhet, une terre socialiste et industrielle (*L'illustration*, 11 septembre 1898 (CAGC, Mœurs 67)). L'exemple rhodanien, où un omnibus automobile interurbain relie en 1905 Lyon à Bourgoin à l'allure de 24 km/h est également cité (Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, pp. 219-220).

[215] « L'omnibus automobile des étrangers », *Je sais tout*, n° 5, 15 juin 1905, p. 752.

ciles, pour des raisons de rentabilité plus que de fiabilité[216]. La concurrence titillait donc la LGOC et la LRCC. L'événement décisif fut l'autorisation de véhicules routiers plus lourds et plus larges, qui permit une rentabilité réelle des omnibus automobiles en accroissant leur capacité. Dès lors, en 1905, l'ensemble des compagnies se lança dans la motorisation des omnibus, grâce à des véhicules étrangers Daimler et de Dion Bouton.

L'engouement londonien pour les nouveaux autobus fut tel que la capacité totale de transport augmenta bien au-delà du simple remplacement des chevaux. Cette croissance rapide donna lieu en 1907 à un phénomène de bulle, classique en matière d'innovation[217]. Les faillites furent nombreuses et provoquèrent des fusions. La LGOC finit par racheter ses principaux concurrents, la LRCC et la *Vanguard*, regroupement de petites compagnies. Si bien qu'après une période de flottement en 1908-1910, l'autobus reprit son développement, grâce à la mise en service de nouveaux véhicules, construits par la LGOC, le X, puis, surtout, le B. Ainsi, le dernier omnibus hippomobile de la LGOC roula-t-il en 1911 et celui de Tilling en 1914. La motorisation a donc conduit à une reconfiguration globale du paysage de l'omnibus à Londres, largement dominé par la LGOC, qui voit sa position renforcée mais qui a dû passer des accords avec sa vieille rivale Tilling.

Ce jeu technique et financier est intrinsèquement lié aux évolutions simultanées des compagnies de métro. Leur rapprochement au sein de l'*Underground Electric Railways of London* (UERL), par la crainte d'une concurrence renforcée des transports de surface, a conduit les compagnies d'omnibus elles-mêmes à collaborer. Ce sentiment de concurrence, perçue sinon réelle, entre métro, tramway et autobus pousse finalement à une fusion plus forte entre les compagnies et au rachat de la LGOC par l'UERL en 1912. Si bien qu'au sortir de cette phase de motorisation, seule Tilling resta indépendante du *London Traffic Combine* (LTC), constitué des modes de surface et du *tube*. Une situation bien plus oligopolistique que celle prévalant à Paris où la CGO partage le paysage modal des transports collectifs avec plusieurs compagnies de tramways, deux compagnies de métro et une compagnie de bateaux.

De façon récurrente, cet exemple londonien est mis en avant par les édiles et experts parisiens, notamment au Conseil municipal, les élus les plus actifs traversant la Manche pour y admirer les nouveaux véhicules[218]. En témoigne le conseiller de gauche Emmanuel Évain, pour qui, « *pour une fois, la [CGO] veut se mettre à la hauteur du progrès moderne*

[216] Plusieurs compagnies exploitèrent des autobus à pétrole dès 1899 et dans les premières années du XX^{e} siècle, mais les véhicules, plus petits et sans impériale pour des raisons de masse, n'assuraient pas une rentabilité suffisante.

[217] Au début de 1907, Londres comptait 980 omnibus automobiles en circulation (Périssé (L.), *La concession des autobus de Paris*, Paris, Société des ingénieurs et scientifiques de France, 1910, p. 11). Paris en comptait 151 à la fin de l'année 1907.

[218] Voir par exemple Cuénot (H.) et Mesnager (A.), « L'automobilisme sur route », *art. cit.*, *passim*, Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, p. 183 et Périssé (L.), *La concession des autobus de Paris*, *op. cit.*, pp. 11-13.

Londres est également admirée pour avoir su aborder la question des piétons ou avoir créé des stations de taxis (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 276 ; « La circulation dans Paris », *Les amis de Paris*, n° 21, mai 1913, p. 594).

et tenter à Paris ce que nous avons vu fonctionner depuis quelques temps à Londres d'une façon normale sur de nombreuses et régulières lignes d'omnibus[219]. » L'affaire est d'autant plus vexante pour les conseillers municipaux que, comme le remarque le républicain libéral Louis Duval-Arnould, « *plusieurs centaines de ces voitures ont été commandées à l'industrie française*[220]. » Le Conseil municipal n'a d'ailleurs pas attendu que Londres se dote de *motor buses* pour inciter la CGO à en faire de même[221].

Parallèlement, la presse parisienne ne manque pas une occasion de rappeler l'avance anglaise en la matière[222]. En 1911, le journaliste Pierre Giffard, largement impliqué dans le monde de l'automobile et du cyclisme, invoque, pour sa part, la topographie et la taille de l'agglomération londonienne pour expliquer le succès des autobus, tout en se fondant sur un argument culturaliste, selon lequel les Britanniques s'attachent plus que d'autres à la valeur financière du temps[223]. Au besoin, les avancées allemandes, touchant plus l'orgueil national, sont également mises en avant[224]. Paris, ville qui se veut à la pointe de l'automobilisme, ne peut attendre plus longtemps l'exploitation par autobus[225].

Le succès immédiat des lignes motorisées

La CGO, pleine de circonspection, fait donc procéder à des essais en juillet 1905. Le véhicule testé est l'omnibus à vapeur de Léon Serpollet, un des principaux pionniers de l'automobilisme, qui s'intéressait donc tout autant aux véhicules de transport en commun qu'aux courses automobiles, et avait fait gravir à l'un de ses omnibus les pentes de Montmartre en février 1905[226]. La durée des essais et l'attente qu'ils suscitent inspirent

[219] *BMO*, procès-verbal du 15 décembre 1905. Son collègue Louis Duval-Arnould, élu du quartier de Saint-Germain-des-Prés, rapporteur des omnibus et tramways à la 1re commission, partage son avis : « *les omnibus automobiles ne sont plus une nouveauté ; ils circulent, à Londres, en nombre déjà considérable [...]. Paris, berceau de l'automobilisme, s'est laissé longuement devancer* » (*idem*).

[220] *Idem*. Il s'agit des 109 de Dion-Bouton commandés par la LGOC (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 129-130). Le retard des constructeurs britanniques imposa aux compagnies londoniennes d'avoir recours à des constructeurs français et allemands, notamment de Dion-Bouton et Daimler. Londres et New York furent massivement équipées en véhicules de Dion-Bouton, ce que ne manqua pas de relayer la presse parisienne (voir, par exemple, *L'illustration*, 21 janvier 1911 (CAGC, Mœurs 67)).

[221] L'autorisation d'exploiter une ligne nouvelle en essai découle de la délibération du 24 juillet 1902 incitant la CGO à « *donner satisfaction à tous les petits besoins de notre vie moderne en matière de transport en commun.* »

[222] En un seul numéro, *Je sais tout* propose deux articles successifs où l'on peut noter des phrases comme : « *en attendant que Paris soit enfin doté des omnibus automobiles qu'on lui promet, Londres a déjà inauguré un service de ce genre* » (« Les omnibus automobiles de Londres », *Je sais tout*, n° 4, 15 mai 1905, p. 577) ou « *Londres, grâce à la concurrence entre les nombreuses entreprises qui y possèdent des lignes d'omnibus, a vu depuis plusieurs mois apparaître les premiers omnibus automobiles* » (« Le premier omnibus automobile parisien », *Je sais tout*, n° 4, 15 mai 1905, p. 614).

[223] Voir Giffard (P.), « Londres sans Chevaux », *Le Petit Marseillais*, 28 octobre 1911.

[224] Voir notamment « Omnibus électrique », *art. cit.* et « Les omnibus électriques à Berlin », *art. cit.*

[225] A New York, le premier test d'omnibus automobile s'engagea en septembre 1905. Il déboucha sur l'adoption de l'autobus en 1907 par la *Fifth Avenue Coach Company*. Les véhicules étaient des caisses américaines montées sur des châssis de Dion-Bouton, l'industrie française étant alors à la pointe sur le marché. Des autobus américains furent développés pour faire face aux difficultés de transport outre-Atlantique et aux problèmes dus à la Grande Guerre (voir Cudahy (B. J.), *Cash, Tokens and Transfers. A History of Urban Mass Transit in North America*, New York, Fordham University Press, 1990, pp. 99-100).

[226] Voilà ce qu'en narre *Je sais tout* :

> *Monsieur Serpollet, grand constructeur de voitures à vapeur, s'est attaché à résoudre le grave problème des transports en commun et il y a réussi. Son omnibus qui fait le service de Nice à Menton a été essayé le 10 février dans Paris. Parti de la* Vie au Grand Air*, ayant à bord dix-sept personnes, il franchissait sans encombre les boulevards, grimpait la rue des Martyrs et escaladait la rue des Saules, qui monte à près de 40 pour 100.*

d'ailleurs au compositeur Erik Satie et au parolier Vincent Hyspa une pièce pour piano satirique se moquant des sacs de plâtre que ces nouveaux omnibus automobiles transportent de la place Pigalle à l'Opéra, alors que l'offre de transport est déficiente (voir p. 1055). La musique traduit à la fois les soubresauts de ces lourds véhicules et l'agacement des auteurs. Agacement repris avec autant d'humour au Conseil municipal par Louis Duval-Arnould : « *il est vraiment étonnant que Paris, ville capitale de l'automobile, n'ait encore vu des omnibus automobiles circuler que sur lest ou transportant quelques conseillers municipaux privilégiés*[227]. »

En décembre 1905, la CGO organise un concours pour la desserte de l'Exposition internationale de l'Automobile Club de France (ACF), c'est-à-dire le Salon de l'automobile, en omnibus automobiles de la Bourse au Cours-la-Reine[228]. Neuf véhicules sont mis en concurrence, dont un omnibus à vapeur, un omnibus hybride pétroléo-électrique et sept à pétrole[229]. Les caisses étaient celles des omnibus hippomobiles de la CGO montées sur les châssis et moteurs de chaque constructeur, équipés de roues sur bandages pneumatiques pleins, plus souples que ceux en bois et métal habituellement utilisés. En effet, les fabricants de pneumatiques, notamment Michelin, n'étaient pas encore capables de fournir des produits suffisamment fiables pour assurer le fonctionnement de véhicules aussi lourds, si bien qu'aucun concurrent ne prit le risque d'en équiper son modèle d'essai. N'ayant pas réussi à s'imposer lors de la naissance des autobus, Michelin dut batailler ferme après la Première Guerre mondiale pour conquérir ce marché (voir p. 234)[230]. Le concours est un succès, la foule les prenant d'assaut, la presse en jugeant la conduite « *douce et sûre*[231]. » Le choix de la CGO se porte sur l'omnibus automobile Brillié-Schneider P2, conçu par Eugène Brillié, un des pionniers de l'automobilisme, et construit par Schneider[232].

Une première vague de mécanisation est engagée en 1906-1907 sur sept lignes, une première substitution ayant lieu, « *à titre d'essai* », le 11 juin 1906 sur la ligne AM (Montmartre – Saint-Germain-des-Prés) (voir fig. 29, p. 151)[233]. Le choix de cette première ligne a peut-être été influencé par Louis Duval-Arnould, élu de Saint-Germain-des-Prés, mais

(« Les expériences de l'omnibus Serpollet », *Je sais tout*, n° 1, 15 février 1905, p. 237)

[227] *BMO*, procès-verbal du 12 avril 1906

[228] L'événement a lieu au Grand Palais du 8 au 24 décembre 1905. Sur le concours, voir Carrière (B.), « Il y a 100 ans, les premiers autobus parisiens », *Ville et transport*, n° 405, 19 juillet 2006, pp. 54-56.

[229] Les constructeurs impliqués étaient Darracq-Serpollet (vapeur), Krieger (pétroléo-électrique), Mors, NAG, de Dion-Bouton, Peugeot, Delahaye, Turgan et Brillié-Schneider. Tous étaient français sauf l'allemand NAG. Pour consulter une photo de chaque modèle essayé, voir le carton CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921.

[230] Voir Dumond (L.), « L'arrière-plan technique et commercial », *in* Gueslin (A.) (dir.), *Michelin, les hommes du pneu. Les ouvriers Michelin à Clermont-Ferrand, de 1889 à 1940*, Paris, Éditions ouvrières, 1993, pp. 47-59.

[231] « Les premiers services d'omnibus automobiles à Paris », *Je sais tout*, n° 11, 15 décembre 1905, p. 731. Selon Emmanuel Évain, « *les places sont prises d'assaut et à l'intérieur, et à l'impériale, malgré la rigueur de la température* » (*BMO*, procès-verbal du 15 décembre 1905).

[232] Eugène Brillié avait déjà été déclaré vainqueur d'un concours organisé à travers la Normandie du 28 juillet au 8 août 1905 par l'ACF. La CGO passe commande de 90 véhicules, puis 60, ce qui porte le parc de P2 à un total de 151 véhicules. Dans un premier temps, la CGO n'est pas propriétaire des véhicules et n'en assure pas la maintenance, afin de réduire ses risques financiers.

[233] *BMO*, procès-verbal du 12 avril 1906. Ce sont les lignes AM (Montmartre – Saint-Germain-des-Prés), C (Neuilly – Hôtel de Ville), J (Montmartre – Place Saint-Michel), I (Pigalle – Halle aux vins), AL (Porte d'Asnières – Montparnasse), A (Gobelins – Notre-Dame de Lorette) et H (Avenue de Clichy – Odéon).

a plus sûrement été déterminé par son itinéraire, l'un des plus longs et surtout les plus raides du réseau. Il est aussi dicté par sa direction orthogonale à celles du réseau de métro. Ces critères sont d'ailleurs ceux qui expliquent la sélection des sept premières lignes[234]. Sur la ligne AM, la CGO offre alors 278 courses quotidiennes, contre 234 précédemment, avec 11 voitures au lieu de 14 omnibus hippomobiles. Le trajet dure environ 30 minutes contre 42 à 45 auparavant, les nouveaux véhicules pouvant atteindre environ 20 km/h, lorsque les omnibus hippomobiles devaient se contenter d'une vitesse de 7 à 8 km/h. Les différences d'allure dues aux pentes sont quasiment abolies. Les machinistes doivent disposer, pour leur part, du certificat de capacité prévu à l'article 11 du décret du 10 mars 1899, tandis que chaque véhicule est contrôlé par l'administration.

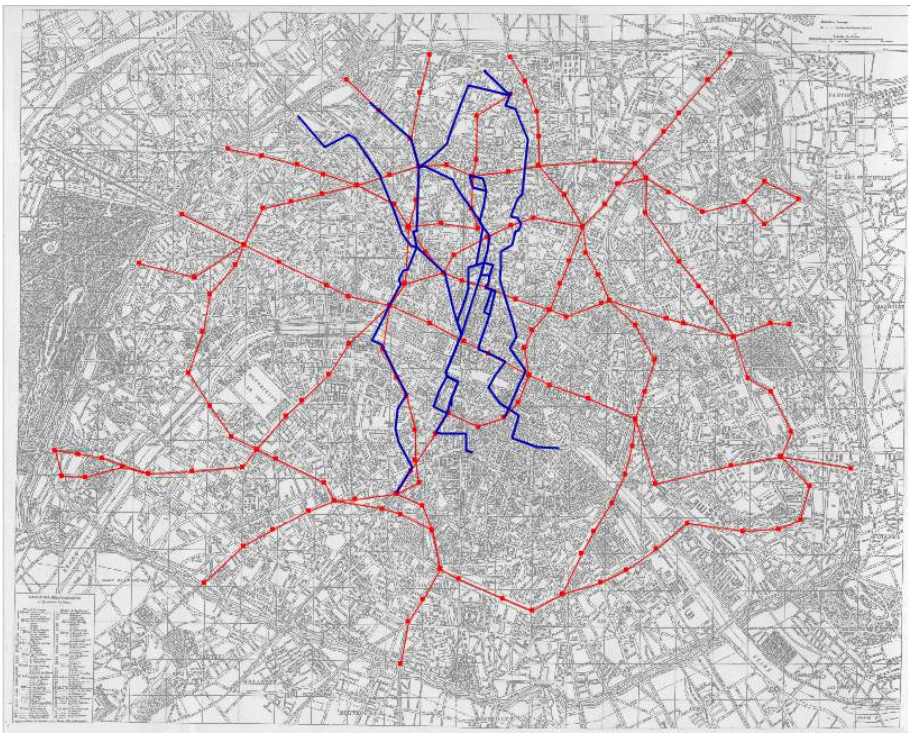


Fig. 29 – *Plan du métro et des lignes d'omnibus mécanisées en 1906-1907 à la fin de l'année 1907 (échelle :* $\frac{1}{111\,160}$*)*[235] *:*
Métro
Omnibus

Ces expérimentations sont suivies de près par la presse spécialisée mais aussi généraliste[236]. L'analyse des données de fréquentation confirme le succès immédiat. Les lignes motorisées connaissent une évolution très marquée de leur fréquentation à la hausse. Entre 1905 et 1910, elle augmente de 84 % tandis que celle des autres lignes accuse une baisse de 2 %[237]. Le succès des autobus est à la hauteur de l'attente qu'ils ont suscitée et

[234] Girardeau (É.), « Autobus parisiens », *La revue de Paris*, 1er avril 1909, pp. 541-542.
[235] Voir note 93, p. 119. Pour le plan du métro, nous nous sommes référés à `http://www.metro-pole.net`.
[236] Voir les textes parus dans *L'éclair* pp. 1056 et 1057.
[237] Pour l'évolution du trafic des lignes de 1899 à 1914, voir tab. 29, p. 977.

dépasse les espérances de la CGO[238]. Il s'explique avant tout par la rapidité du nouveau mode de transport. Le gain de temps, variable selon les lignes, est de l'ordre d'un tiers de la durée totale du parcours. Il est indéniable que les omnibus automobiles ont également bénéficié de l'attrait de la nouveauté.

La stratégie pleine de prudence de la CGO

Malgré un tel succès et une forte demande populaire, la CGO décide de ne pas motoriser l'ensemble de ses lignes en raison de l'approche de l'expiration de la concession dont elle jouit, prévue pour 1910[239]. Une des clauses du traité de 1860 prévoyant le retour des véhicules servant à l'exploitation à la Ville sans dédommagement pour la compagnie, cette dernière, ne peut envisager d'investir dans le renouvellement complet de son parc si près du terme. En outre, l'heure est encore aux doutes sur l'efficacité, la fiabilité et la rentabilité du matériel, comme le rappelle le représentant de l'administration préfectorale : « *il ne faut pas perdre de vue que nous sommes encore dans une période de tâtonnements ; [...] on n'est pas en possession, dans aucun pays, d'un système éprouvé et reconnu parfait d'omnibus automobiles. En ce moment, on cherche, on tâtonne*[240]. » L'un des principaux problèmes étant l'usure rapide du matériel, notamment des caoutchoucs employés, auxquels s'ajoutent des difficultés d'acceptation de l'omnibus automobile en ville qui produit bruit, odeur, vitesse et accidents (voir p. 174).

La CGO opte donc pour une stratégie médiane en montrant sa bonne volonté et sa capacité à innover, tout en préservant ses finances. Il s'agit également pour elle d'accumuler l'expérience de l'exploitation d'un réseau automobile, face aux concurrents qui ne manquent pas de lui disputer le renouvellement de la concession en annonçant des innovations, sur les plans technique, institutionnel ou de la qualité de service aux voyageurs[241]. Se gardant d'innovations trop risquées ou coûteuses, et de toute coordination des réseaux, la CGO met tout simplement en avant son expérience, notamment en matière d'autobus[242]. La direction de la CGO ne se laisse donc pas griser par les hausses de fréquentation des lignes motorisées. Les premiers mois d'exploitation s'avèrent néanmoins fort prometteurs,

[238] Voir la note interne de la CGO du 8 août 1905 estimant que la motorisation de la ligne AM entraînerait une hausse de 25 % du trafic en se fondant notamment sur les résultats positifs de la mécanisation des tramways (ARATP, 2R 332). Ces résultats sont difficilement comparables avec la réalité puisque la note ne fournit pas d'horizon temporel, mais sont probablement sous-évalués. La ligne AM a enregistré une hausse par rapport à 1905 de 39,08 % dès la fin de l'année 1906, après six mois de motorisation.

[239] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1906, p. 26 (ARATP, 1D 7).

[240] *BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907.

[241] Ainsi Georges Aubert soumet-il un réseau d'« *autobus* » dès décembre 1905 (*BMO*, procès-verbal du 15 décembre 1905). Par la suite, Grahame Parrish, fait une proposition ambitieuse visant à unifier les transports de surface, mais prévoyant aussi une offre accrue, fondée sur une productivité également accrue. Alexandre Darracq et Léon Serpollet, décédé entre temps, proposent un réseau de petites lignes modulable selon l'achèvement du réseau de métro. La Société française d'études et d'entreprises propose l'abandon des lignes trop peu rentables. Paindavoine envisage un réseau complémentaire des modes ferrés. Enfin, Louis Mékarski préconise l'emploi d'autobus à air comprimé, moins onéreux, sans impériale ni 1re classe.

[242] Les nouveaux véhicules s'avèrent très rentables, puisqu'ils permettent d'économiser l'entretien d'une quinzaine à une vingtaine de chevaux par véhicule hippomobile remplacé, dans un contexte de forte inflation du fourrage (voir Bouchet (G.), « La traction hippomobile dans les transports publics parisiens (1855-1914) », *Revue historique*, vol. 271, n° 1, janvier-mars 1984, pp. 125-134). Le carburant acheté par la CGO bénéficie d'ailleurs d'une exemption partielle de taxes.

la motorisation permettant à La CGO d'accroître aisément son offre[243]. Mieux, sur les lignes mécanisées, elle ne renouvelle pas l'ensemble de son parc mais se contente d'environ 77 % des véhicules, ce qui lui permet d'économiser également en frais de personnels[244]. La situation de la CGO, sur les lignes motorisées, s'est donc nettement améliorée.

Vers une politique de l'offre ?

Cette embellie incite les conseillers municipaux à exiger encore plus de la compagnie. D'autant que ceux-ci se laissent entraîner par l'image des autobus bondés. « *Il est bien évident que la transformation de l'omnibus à chevaux en autobus fait tripler peut-être même quadrupler le trafic* », affirme l'un d'eux dès 1906[245]. Alors qu'en moyenne, sur cinq années, le trafic n'a pas doublé sur les lignes motorisées. L'exagération est de mise de chaque côté, chacun croyant accorder beaucoup à l'autre : le Conseil d'autoriser les autobus sans contrepartie et la CGO d'entrer dans cette phase de modernisation aussi près de l'échéance de 1910. Toutefois, après la démonstration donnée par la mise en place des autobus, il semble établi qu'une offre de transports de surface améliorée peut rencontrer son public. Sans l'expliciter, la CGO a retourné son point de vue et ne montre plus les réticences qu'elle affichait encore en 1906[246]. Seuls diffèrent alors les intérêts des acteurs dans le temps, la CGO cherchant à repousser après 1910 une mécanisation que les élus espèrent accélérer. Le consensus sur l'amélioration de l'offre est tout de même établi. Comme le souligne le conseiller conservateur royaliste du VII^{e} arrondissement, Ambroise Rendu, « *toute facilité donnée à la circulation développe la circulation* », ce que confirme le succès que le métro a connu depuis son ouverture[247].

C. Une véritable politique de l'offre, de 1910 à la Grande Guerre

L'année 1910 est donc attendue par tous. Le renouvellement de la concession de la CGO, qui est finalement décidé, marque l'engagement d'une motorisation rapide et généralisée du parc d'omnibus. Parallèlement, cette innovation technique s'appuie sur une nouvelle grille tarifaire, refondue à la même occasion, qui traduit la volonté des élus d'offrir l'accès à l'autobus au plus grand nombre, grâce aux économies d'exploitation qu'il permet.

[243] L'augmentation de services peut être estimée à environ 15 % sur les lignes H et AL (Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur deux demandes de la Compagnie générale des omnibus tendant à la substitution de la traction mécanique à la traction animale : 1° Sur la ligne AL, Gare des Batignolles – Gare Montparnasse ; 2° Sur la ligne H, formée par la fusion des lignes A Carrefour des Feuillantines – Place de Clichy et H Batignolles – Clichy – Odéon, et sur diverses pétitions relatives aux omnibus automobiles*, Paris, Conseil municipal de Paris, Imprimerie municipale, n° 94, 1906, pp. 6-8).

[244] *Idem.*

[245] *BMO*, procès-verbal du 16 novembre 1906.

[246] *Rapport du conseil d'administration de la CGO*, 1906, pp. 25-28 (ARATP, 1D 7).

[247] *BMO*, procès-verbal du 4 novembre 1907.

La refonte de 1910 ou la puissance de l'outil tarifaire

La concession de la CGO arrive donc à échéance à un moment-clé de l'histoire de la mobilité parisienne, alors que le paysage modal est profondément renouvelé. Cette coïncidence permet aux conseillers municipaux, engagés dans un processus d'écriture d'un cahier des charges, de réception des offres et de sélection de candidats pour l'exploitation des réseaux municipaux de tramways et d'omnibus, d'avoir une vision claire de ce que devraient être de tels véhicules, c'est-à-dire, sans conteste, des véhicules motorisés. Par ailleurs, la CGO est parvenue à acquérir une certaine expérience en matière d'autobus grâce aux sept lignes motorisées qu'elle exploite depuis 1906-1907, ce qui lui permet de faire figure de candidat compétent loin de son image de compagnie uniquement préoccupée par des intérêts immobiliers et financiers, rétive à toute innovation. Justement en raison des difficultés qu'ont rencontrées les pouvoirs publics pour contraindre l'activité de la CGO jusque-là, l'échéance de 1910 permet surtout aux élus et à l'administration préfectorale de renforcer leur rôle et de reprendre en main l'organisation des transports de la région parisienne en tentant d'apporter des solutions à une situation complexe en raison notamment de tarifs trop élevés, des difficultés financières des compagnies de tramways et des redondances et lacunes des réseaux. L'année 1910 marque donc une modernisation des transports à l'aune de ce que la République radicale prône comme modèle de conciliation entre service public et rentabilité.

La forme que doit prendre l'exploitation de ces réseaux est effectivement sujette à débat. L'aile la plus à gauche du Conseil municipal, formée des socialistes indépendants et unifiés, plaide en faveur d'une régie municipale des transports de surface, ce qui suscite l'opposition hétérogène des républicains et conservateurs, relayée par la presse économique libérale[248]. L'idée d'une régie intéressée, mécanisme intermédiaire entre la régie et la concession, est également avancée, par des techniciens, plus que par des élus, comme le juriste Albert Mauras[249]. La majorité du Conseil opte plutôt pour une délégation de service public à un concessionnaire privé, dans l'esprit de ce qui s'est développé dans d'autres secteurs, comme l'eau ou l'éclairage, et ce, le plus souvent, directement à l'échelle locale. Le « *compromis républicain public-privé* », selon l'expression de l'historien Michel Margairaz, qui voit ainsi le jour s'inscrit donc dans une tradition française, à l'opposé d'un socialisme municipal naissant, mais minoritaire au Conseil municipal parisien[250]. Le contexte français tranche ici avec celui de pays voisins – Allemagne, Royaume-Uni et Italie – où la communalisation des services urbains était un dispositif courant[251].

[248] Voir, par exemple, « Les Omnibus et le Métropolitain », *Journal des économistes*, vol. 34, n° 6, juin 1912, pp. 529-530.
[249] Voir Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, p. 208.
[250] Margairaz (M.), « Les services publics économiques entre experts, praticiens et gouvernants dans le premier XX^e siècle : d'une configuration historique à l'autre », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, p. 139.
[251] Voir Pinol (J.-L.) (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Le Seuil, 2003, pp. 189-190.

Aux concessions imbriquées entre État, Département et Ville de Paris, succède donc un schéma simplifié et unifié dans lequel l'État concède au Département les réseaux de tramways et à la Ville de Paris les réseaux d'omnibus et de tramways municipaux, qui eux-mêmes rétrocèdent l'exploitation aux compagnies privées. Par deux conventions approuvées par décret le 31 mai 1910, la CGO obtient le renouvellement de la concession de son réseau d'omnibus et la concession d'un réseau de tramways *intra muros*, se trouvant ainsi confortée dans son statut de compagnie dominante du paysage parisien, forte d'une double compétence[252]. Elles s'efforcent d'être plus coercitives que le traité de 1860, notamment sur les points qui ont posé problème : monopole, innovation, rétribution… Le réseau concédé est fondé sur l'idée de compensation entre lignes excédentaires et lignes déficitaires, avec possibilité de révision de sa configuration en cas de trop faibles recettes. La convention prend donc en compte, pour la première fois, la situation économique de l'exploitant, tout en l'incitant, par ailleurs à l'innovation[253]. Une clause lie les réseaux de tramways et d'omnibus, dont l'exploitation est *connexe*, en prévoyant une déchéance du concessionnaire en cas de défaillance sur l'un des deux réseaux. Un statut protégé pour le personnel est prévu, en le distinguant toutefois du personnel municipal ou départemental. Les bénéfices d'exploitation sont partagés entre la Ville de Paris et la CGO, qui doit toujours régler une redevance de stationnement pour chacun de ses véhicules. La convention prévoit, enfin, que les omnibus doivent être automobiles, la Ville de Paris se réservant le droit de choisir les modèles retenus sur proposition du concessionnaire, qui, lui-même, bénéficie de trois années transitoires pour mécaniser les lignes hippomobiles.

Suivant le modèle de celles établies entre la Ville de Paris et la CGO, d'autres conventions délèguent l'exploitation de plusieurs réseaux de tramways *extra muros* à d'autres compagnies. Ces conventions de 1910 marquent donc une étape dans la clarification de la situation des transports publics en région parisienne et permettent de dénouer l'écheveau complexe des systèmes de concession, notamment en périphérie, et d'homogénéiser, sur ce plan, les différents réseaux. Plusieurs compagnies de tramways purent d'ailleurs sortir d'une situation financière délicate grâce à cette nouvelle configuration.

Ce nouveau cadre institutionnel est appuyé sur une nouvelle grille tarifaire, votée par les conseillers municipaux et directement perçue par les voyageurs. Le principe en est double : suppression de la correspondance et introduction du sectionnement. Son résultat est simple : une baisse de tarifs, ouvrant l'accès aux omnibus à une population qui ne pouvait jusque-là se l'offrir[254]. La correspondance posait de nombreuses difficultés comptables et pratiques et offrait de multiples possibilités de fraude (voir p. 122). Par

[252] La concession court du 1er juin 1910 au 31 décembre 1950 (AP, Pérotin/10 331/56/1/277).

[253] La CGO se voit renouveler son « *droit exclusif de stationnement sur la voie publique* » sur lequel elle avait fondé sa revendication de monopole.

[254] La réforme tarifaire de 1910 est l'une des plus importantes du siècle. Les élus étaient d'ailleurs conscients de la force du levier tarifaire, comme le souligne l'un d'eux dès 1906 : « *il ne reste plus guère à "essayer" maintenant que les tarifs ; le reste de la question des omnibus automobiles ne présente plus guère d'inconnues* » (*BMO*, procès-verbal du 12 avril 1906).

ailleurs, les tarifs étaient réputés très élevés, par rapport à ceux d'autres villes comme Londres, et dénoncés comme tels, y compris par des conseillers municipaux, jusque-là impuissants face à la CGO. Les conventions de 1910 introduisent donc un fonctionnement par section, que le Conseil municipal impose à la CGO et qui permet de favoriser les petits parcours.

Les lignes d'omnibus comptent désormais une à trois sections en fonction de leur longueur. Pour une section, le tarif est de 15 centimes (0,52 € de 2006) en 1re classe, 10 centimes (0,35 € de 2006) en 2e. Pour plus d'une section, le tarif est unique : 25 centimes (0,86 € de 2006) en 1re, 15 centimes (0,52 € de 2006) en 2e. Un billet d'aller-retour est proposé pour un simple supplément de cinq centimes (0,17 € de 2006) au prix du billet d'aller. En guise de comparaison, les tarifs antérieurs étaient de 30 centimes (1,04 € de 2006) en 1re classe et 15 centimes (0,52 € de 2006) en 2e, tandis que de 1900 à 1919 et notamment en 1910, le tarif d'un ticket de métro est de 15 centimes (0,52 € de 2006), soit autant qu'un trajet long en autobus dans la même classe. Pour les tramways, à Paris et en banlieue, un système dégressif similaire est mis en place. En outre, les services ouvriers, proposés jusque-là avec réticence par les compagnies, sont généralisés, le tarif de 2e classe étant appliqué à tous les services partant avant 7 h ou 7 h 30 selon la saison. La logique est donc bien celle d'une augmentation massive de l'offre, par un abaissement des tarifs[255]. Une telle logique n'est rendue possible que par les effets constatés de la motorisation : baisse des coûts d'exploitation, d'une part, accroissement de la demande au fur et à mesure de l'amélioration de l'offre, d'autre part.

Enfin, cette remise à plat du système prévoit également un nouveau tracé des réseaux. Le Conseil municipal s'est ainsi prononcé le 26 mars 1909 en faveur d'un réseau d'omnibus sensiblement plus long que celui existant. La convention de 1910 prévoit donc un premier réseau de 250 km, que la CGO doit exploiter immédiatement et un réseau complémentaire, qui doit être mis en place progressivement. La détermination des lignes faisant partie de ce premier réseau, notamment des 22 km en surplus des 228 km de lignes sur lesquels un consensus était trouvé, ainsi que des lignes du réseau complémentaire donne lieu à d'âpres discussions. Sitôt que les élus ont réellement la main sur la configuration du réseau, alors que la CGO s'opposait à tout changement auparavant, apparaissent les intérêts locaux particuliers de chacun. L'omnibus devient un enjeu de politique locale, que ce soit pour établir une liaison entre un quartier et le centre ou, au contraire, refuser une présence

[255] Pour plus de détails sur les nouvelles conventions, notamment les tarifs, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 111-114. Malgré des discussions à ce sujet la vente de carnets de tickets à tarif réduit ou de cartes d'abonnement, qui existent ailleurs, n'est finalement pas entérinée. Ambroise Rendu avait pourtant avancé des arguments moraux : « *le retour au foyer familial, à l'heure des repas, constitue une économie fort appréciable pour les petites bourses, en même temps qu'il est salutaire et moral au premier chef. L'homme qui peut rentrer déjeuner chez lui laissera moins d'argent au cabaret. Il aura tout profit à manger avec sa femme et ses enfants* » (*BMO*, procès-verbal du 4 novembre 1907). Ces éléments ne furent pas assez forts pour réduire l'appréhension financière que suscitait une telle réforme.

trop massive de ces véhicules, provoquant des embouteillages[256]. Un accord finit par être trouvé le 31 mars 1911[257].

La réforme de 1910 correspond donc bien à une relance des transports en commun *via* une politique de l'offre, qui suscite une hausse de fréquentation malgré une baisse de la recette kilométrique[258]. Les mentalités des décideurs ont évolué, sous l'effet de l'ouverture du métro, qui a immédiatement rencontré un public, mais également des intérêts locaux que les lignes d'omnibus et de tramways ont fait naître. Ainsi, lorsque Louis Duval-Arnould propose, en 1911, de réduire le nombre de lignes déficitaires, suivant la logique traditionnelle de réduction de l'offre face aux baisses de recettes, il se heurte à une opposition nouvelle[259] :

> *Tous ici pensent comme nous deux [Louis Duval-Arnould et Emmanuel Évain] quand ils envisagent la question en général ; chacun voit tout autrement quand arrive la ligne de son quartier, et défend énergétiquement en détail ce passé qu'il vient de déclarer démodé dans son ensemble.*

L'autobus hérite donc immédiatement de l'implantation locale anciennement établie de l'omnibus.

La généralisation de la motorisation

La stratégie de la CGO, soutenue par l'administration préfectorale, qui prône une certaine prudence, s'est donc avérée efficace[260]. L'obstacle de l'échéance étant passé, la compagnie, contrainte par le cahier des charges, se lance dans la motorisation massive et rapide du réseau. Il s'agit alors pleinement d'une politique d'amélioration de l'offre de transport, dont le succès démontre la pertinence. La trentaine de lignes restantes est donc motorisée de début 1911 à début 1913 (voir fig. 30, p. 158). Un millier d'autobus sont ainsi commandés à de Dion Bouton et Schneider, après approbation préfectorale des

[256] Voici, par exemple, l'argumentation d'Émile Massard, élu du XVII^e^ arrondissement, contre la constitution d'un pôle principal du réseau à la gare Saint-Lazare :

> *En 1909, la ligne qui met le XVII^e^ arrondissement en relation avec la rive gauche a été, comme je viens de le dire, rétablie sur mon intervention, appuyée par MM. Roger Lambelin [conseiller conservateur du quartier des Invalides] et César Caire [conseiller royaliste du quartier de l'Europe], avec un itinéraire très raccourci que nous avions indiqué. [...] On a trouvé le moyen d'allonger encore le parcours de cette ligne, qui était déjà le plus long, pour prendre par la gare Saint-Lazare et augmenter ainsi l'encombrement de cette place. Or, à Saint-Lazare, il y aura au moins six lignes et, ainsi que la Préfecture de police vous le signalait, la circulation y deviendra impossible.*

(*BMO*, procès-verbal du 2 avril 1911)

[257] Voir *BMO*, procès-verbal du 2 avril 1911. Parallèlement, les réseaux de tramways sont remodelés, des lignes supprimées et d'autres créées ; certaines passent d'une compagnie à une autre, tandis que la motorisation totale du réseau est achevée (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 106-118).

[258] La fréquentation du réseau d'omnibus passe de 67 356 677 à 72 253 990 voyageurs de 1909 à 1910, soit 7,27 % de hausse. La recette en revanche, enregistre une baisse de 8,37 %. Sur le réseau de tramways, la fréquentation est en hausse de 10,00 % mais la recette en baisse de 5,64 %. Les seules lignes d'omnibus dont la recette augmente sont des lignes très populaires de l'Est parisien, la P (Charonne – Place d'Italie) et la AO (Boulevard de Bercy – Boulevard de la Villette) (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/258).

[259] *BMO*, procès-verbal du 2 avril 1911.

[260] Le vote du Conseil municipal a lieu le 9 mars 1910, la CGO l'emportant par 44 voix contre 26.

véhicules[261]. Le 11 janvier 1913, sur la ligne L (La Villette – Saint-Sulpice), le dernier omnibus hippomobile de la CGO rentre définitivement à l'écurie.

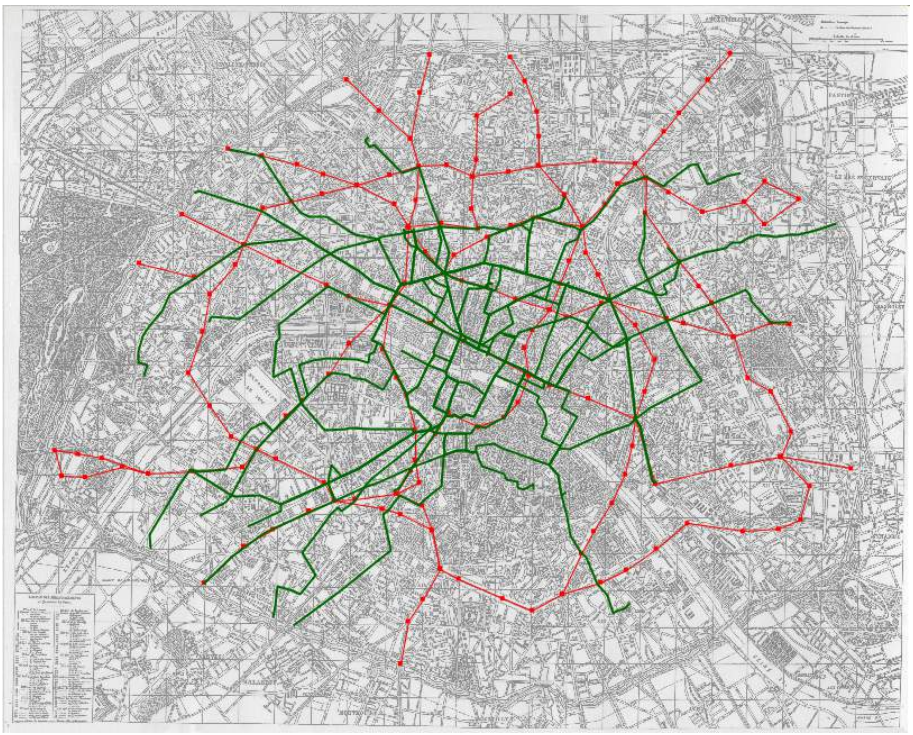


Fig. 30 – *Plan du métro et des lignes d'omnibus mécanisées en 1911-1913 à la fin de l'année 1913 (échelle : $\frac{1}{111\,160}$)*[262] *:*
Métro
Omnibus

Entre juin 1906 et janvier 1913, Paris est donc passé d'une absence complète d'omnibus automobile à une exploitation entièrement motorisée en deux étapes, une première vague restreinte de motorisation, en 1906-1907, précédant une seconde phase de généralisation, en 1911-1913, après l'échéance institutionnelle de 1910[263]. La rapidité de la mutation tranche avec l'immobilisme antérieur de la CGO. Pour comprendre le phénomène soulignons que plusieurs contraintes se sont alliées pour forcer le système de l'omnibus hippomobile parisien à évoluer vers une forme automobile. Les plaintes des voyageurs face aux manques d'offres de transport ont été relayées par les élus et l'administration préfectorale. Le débat public s'est alimenté des expériences étrangères, notamment londoniennes, que ce soit au Conseil municipal ou dans la presse. Paris elle-même a joué en faveur d'une substitution, excédée qu'était la population par les nuisances du système hippomobile, principalement incarné par la CGO et la CGV. Face à ces forces, les prin-

[261] Ce sont 627 Schneider PB 2 de 35 places et 263 de Dion-Bouton DA de 31 places. La CGO construit les caisses et assemble les véhicules, seuls les châssis et moteurs étant fournis par les industriels. Les différents modèles ont donc une apparence semblable. De nombreux essais ont eu lieu depuis l'inauguration de la première ligne motorisée (voir Wright (A.), « La politique d'acquisition de la CGO : beaucoup d'appelés, peu d'élus », *Ville et transport*, n° 405, 19 juillet 2006, pp. 57-62). Les véhicules finalement retenus, très ouverts sur l'extérieur, avec une marquise sur le poste de conduite et une sur la plate-forme, sont largement inspirés des tramways.

[262] Voir note 235, p. 151.

[263] Voir fig. 167, p. 1025.

cipaux freins sont venus de l'exploitant, la CGO refusant longuement le moindre essai, puis les faisant traîner en longueur et ne motorisant le réseau qu'avec parcimonie. Le rôle des cochers eux-mêmes a été analysé par Nicholas Papayanis et, s'ils semblent largement absents du débat, ils n'ont pas été opposés à la substitution, bien au contraire[264]. Parmi l'ensemble de ces forces, la plus intéressante est peut-être liée au jeu de concurrence et de complémentarité entre les modes de transport présents dans un paysage modal en pleine reconfiguration, que nous entendons ici analyser plus précisément.

La concurrence, les effets tangibles d'un phénomène fantasmé ?

Si la vision développée par la CGO exacerbait l'idée de concurrence, pour se positionner en victime, en revanche, du côté du Conseil municipal, le discours était beaucoup plus nuancé, probablement aussi en raison de l'acrimonie que suscitait la CGO dans ce cercle. Comme le remarquait dès 1907 Louis Duval-Arnould, « *quand on réfléchit à l'inégalité des forces, on serait presque tenté de s'étonner que la défaite [de l'omnibus] n'ait pas été plus complète*[265]. » L'explication simpliste du report modal, avancée par la CGO, ne résiste pas à cette analyse. Naît ainsi l'idée que la mobilité s'accroît lorsque l'offre de transport augmente, exprimée par Louis Duval-Arnould[266] :

> *On est en résumé, amené à croire qu'il y a place encore dans nos moyens de transport parisiens pour une exploitation d'omnibus automobiles suffisamment rémunératoire. Si les besoins de la population à cet égard ne sont pas indéfinis, il n'est pas douteux qu'ils ne soient, encore et pour longtemps, dans une phase de développement extraordinaire.*

Dans cette concurrence qui n'en est pas une, l'autobus a des atouts à faire valoir et peut « *soutenir la lutte de vitesses*[267]. » Comme le note l'expert des techniques automobiles Émile Girardeau dès 1905[268] :

> *La modification du réseau s'impose à la suite de la construction du Métropolitain. De là à conclure que l'autobus jouera le rôle de simple rabatteur, il y a loin ; l'autobus peut concurrencer le Métropolitain, grâce à ses qualités de "plein air" et d'accessibilité [et par son] exploitation souple et légère.*

Il s'agit bien plus d'une complémentarité entre souterrain et surface, notamment après l'accident du métro Couronnes, le 10 août 1903, qui renforce les réticences à prendre le métro. Ainsi que l'écrit Albert Mauras en 1905[269] :

> *La facilité même avec laquelle peut être interrompue l'exploitation du Métropolitain rend manifeste l'utilité des divers transports en commun à l'air libre. [Le*

[264] Voir Papayanis (N.), *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris*, *op. cit.*, pp. 191-206 et Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 106.
[265] Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur la concession du service des omnibus*, Paris, Conseil municipal de Paris, Imprimerie municipale, n° 60, 1907, p. 12.
[266] *Ibid.*, p. 14.
[267] *Ibid.*, p. 13.
[268] Girardeau (É.), « Autobus parisiens », *art. cit.*, pp. 549-550.
[269] Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, p. 213.

> *métro est] peu propre à la clientèle des voyageurs à courts trajets, qui, presque partout, trouvent immédiatement à leur portée des omnibus ou des tramways. [Il] n'est donc pas incompatible avec un bon réseau d'omnibus et de tramways.*

L'omnibus, une fois motorisé, défend effectivement ses prérogatives et parvient même à reprendre des parts de marché, atteignant 20 % des voyages effectués en transport en commun urbain en 1913, contre 13 % en 1909, sans pour autant retrouver les 33 % de 1900 (voir fig. 31, p. 161). « *Les autobus font concurrence au Métropolitain* », écrit, en 1912, le *Journal des économistes* qui constate que plusieurs lignes de métro ont vu leur trafic baisser[270]. La modernisation du réseau de surface et la réduction des tarifs montrent donc une certaine efficacité. Pour autant, et de même que la fréquentation du réseau d'omnibus avait atteint un niveau stable au cours des années 1905-1910, le développement du métro n'est en rien compromis par cette bonne santé du réseau de surface après 1910. On note donc un report de l'omnibus vers le métro puis du métro vers l'autobus, mais il est mineur par rapport au phénomène d'émulation de la fréquentation. Ce phénomène n'était pas prévu par les conseillers municipaux mais fut compris assez vite, dès 1914 par un expert comme Claude Lucas, pour qui « *les besoins de circulation d'une ville croissent, non seulement avec l'augmentation de sa population, mais avec la multiplication même des procédés de transport*[271]. »

Le phénomène de la concurrence semble ainsi avoir été le moteur de l'innovation, alors même que son ampleur réelle est bien moindre que celle perçue par les acteurs. L'idée de concurrence est, par exemple, une des motivations du choix de la ligne AM comme première ligne motorisée[273]. Il est indéniable que la motorisation des omnibus est le résultat quasi direct de l'apparition de nouveaux modes et des pertes de trafic, donc d'argent, enregistrées par la CGO. Pour autant l'ampleur du phénomène a été largement exagérée et le véritable moteur de l'augmentation de la fréquentation n'est peut-être pas la concurrence mais bien le renforcement entre modes. Contrairement aux attentes des experts de l'époque, notamment de la direction de la CGO, les effets de la motorisation ne sont pas ponctuels. Si la hausse immédiate est très nette sur les lignes motorisées

[270] Le constat est alarmiste : « *trois des lignes [2 sud et 5, 6 et 7 et 7bis] ne font pas leur frais et [...] deux autres [2 nord et 4] les font tout juste* » (« Les Omnibus et le Métropolitain », *art. cit.*, pp. 529-530).

[271] Lucas (C.), *Les transports en commun à Paris, Étude économique et sociale*, Paris, Jouve, 1914, p. 37. Claude Lucas précise sa pensée :

> *Chaque moyen de locomotion a ses avantages et sa clientèle propre. Le Métropolitain est certainement supérieur à l'omnibus à chevaux, mais l'omnibus automobile, qui existe seul aujourd'hui, peut lutter à armes égales avec le chemin de fer souterrain. [...] Désormais, on est obligé de convenir que le Métropolitain, l'omnibus et les tramways n'ont pas d'intérêts contraires, mais simplement des tâches différentes à remplir. Le premier sert surtout à transporter rapidement le voyageur sur une longue distance pour un prix fixé à forfait, les autres sont utilisés pour les petites distances, avec un tarif sectionné. La circulation à la surface, loin d'être raréfiée par la circulation souterraine, continue à se développer parallèlement.*

(*ibid.*, pp. 80-81)

[272] Voir tab 31, p. 979.

[273] Pour la direction de la CGO, « *la ligne AM serait bien choisie pour faire un essai de traction mécanique au moyen d'omnibus automobiles, car elle reprendrait certainement un grand nombre de voyageurs au tramway d'Épinay* », tramway de pénétration reliant Épinay à la Trinité et concurrençant la ligne AM depuis le 10 juillet 1900 (note de la CGO du 8 août 1905 (ARATP, 2R 332)).

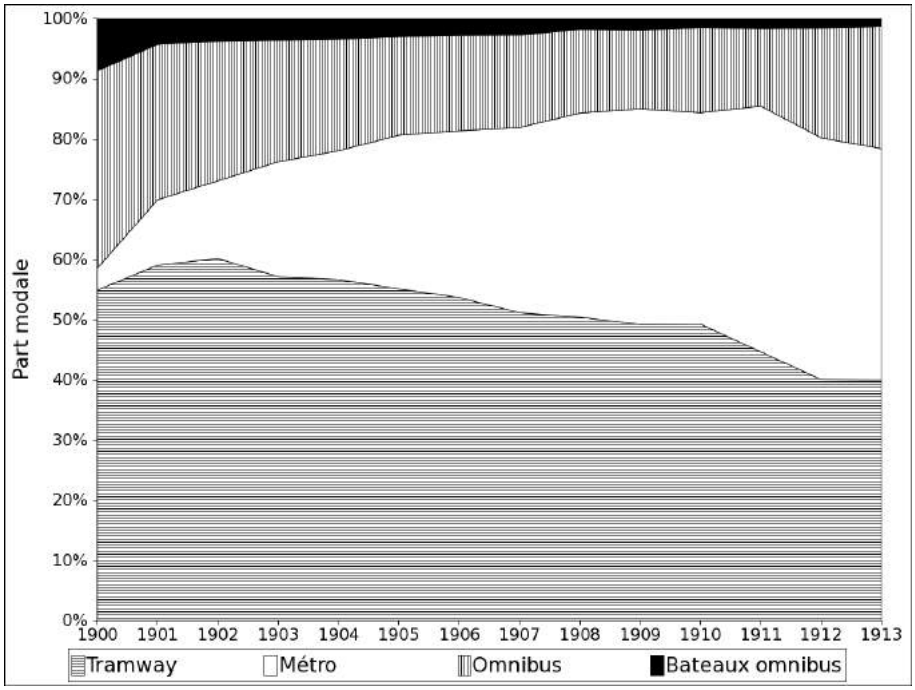


Fig. 31 – *Évolution des parts modales des omnibus, tramways et métro (1899-1913)*[272]

en 1906-1907 – indice 100 en 1905 ; indice 146 en 1907 –, elle se poursuit de façon moins marquée mais toutefois significative – jusqu'à l'indice 240 en 1913. Si une part de cette hausse peut être attribuée aux nouveaux tarifs de 1910, il semble également probable que le développement des autres moyens de transport, lignes motorisées en 1911-1913 et nouvelles lignes de métro, la favorise, et ce, malgré un système de correspondance inexistant. Il y a donc bien renforcement des modes motorisés les uns par les autres, et non simple concurrence.

Il semble donc légitime de s'interroger sur le rôle d'épouvantail qu'a pu jouer la concurrence dans ce jeu institutionnel et modal complexe. Une illustration de cette idée nous est fournie par le conseiller de la plaine Monceau, Émile Massard, au Conseil municipal en 1905 : « *les marches de la plate-forme et celles de l'impériale sont rarement ou imparfaitement nettoyées. L'intérieur est souvent transformé en cloaque ou en dépôt d'ordures de toute nature. Le matériel des omnibus contraste avec celui du Métropolitain*[274]. » Sur ce plan, comme sur d'autres, les pouvoirs publics se sont donc appuyés sur la concurrence, réelle ou fantasmée, pour reprendre la main face à la CGO et pour donner à l'autobus de nouvelles missions dans un paysage modal parisien reconfiguré.

[274] *BMO*, procès-verbal du 9 juin 1905.

III. De nouveaux rôles pour l'autobus dans un paysage modal refondu

Concurrence et innovation ont bien été le moteur de l'évolution de la mobilité urbaine qu'a connue la Belle Époque. Alors que l'omnibus hippomobile semblait archaïque, l'autobus participe pleinement d'un paysage modal moderne en pleine recomposition. Il y trouve de nouveaux rôles en s'imposant par son efficacité. Cette recherche de la pertinence de chaque mode met en exergue les principaux débats qui firent l'histoire de l'autobus parisien au XX^{e} siècle : correspondance avec le métro, concurrence du métro par de petits véhicules, tarification des petits parcours, acceptation sociale et environnementale de ce mode… Se construit ainsi un nouveau système de mobilité urbaine, qui offre à l'autobus l'occasion d'exprimer ses potentialités.

A. Massification des transports et nouveaux rôles de l'autobus

L'évolution de l'offre de transport impose à chaque mode de trouver un domaine de pertinence qui se définit par plusieurs critères : trajets, zones géographiques, clientèles, tarifs… L'omnibus se trouve ainsi contraint d'ajuster son réseau en fonction des nouvelles lignes de métro et de tramways, aidé en cela par une augmentation massive de la demande.

La massification des transports en commun

La fréquentation totale des réseaux exploités par la CGO connaît effectivement un accroissement de 233 % entre 1899 et 1913[275]. Plus généralement, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, métro, autobus et tramway, suit deux régimes successifs. De 1900 à 1910, leur fréquentation s'accroît de 44,5 millions de voyageurs par an. Puis de 1910 à 1913, la hausse passe au rythme double de 99,8 millions de voyageurs supplémentaires par an.

La première augmentation est essentiellement portée par le métro, dont le réseau s'étend quasiment chaque année. Jusqu'en 1905, si le tramway maintient sa part modale, au-dessus de 55 %, notamment grâce aux nouvelles lignes et à l'électrification des anciennes, l'omnibus cède sa place au métro, passant de plus de 40 % des déplacements en transport en commun à 13 % en 1911 (voir fig. 31, p. 161). Après 1905, le tramway cède lui aussi du terrain, jusqu'à stabiliser sa part modale autour de 40 %, à égalité avec le métro juste avant la guerre.

Après 1910, les dynamiques propres à chaque mode évoluent. Le métro porte encore essentiellement l'augmentation de fréquentation en 1911, en raison de l'ouverture de 18,6 km

[275] La croissance de la mobilité en transports en commun n'est due à l'augmentation de la population que de façon marginale (voir p. 101).

de lignes nouvelles, accueillant ainsi près de 35 % de voyageurs supplémentaires. Mais, cette année-là, les omnibus connaissent un accroissement marqué de leur fréquentation, en lien avec la baisse tarifaire en vigueur depuis 1910[276].

L'augmentation de la fréquentation des transports en commun des années suivantes, 1912 et 1913, n'est plus uniquement portée par le métro, qui ne connaît alors qu'un accroissement moyen de son réseau et de sa fréquentation, mais bénéficie du décollage de la fréquentation des nouveaux omnibus automobiles[277]. Le réseau d'omnibus passe de 136 millions de voyageurs en 1911 à 246 millions en 1913. L'omnibus, devenu autobus, reprend ainsi des parts de marché en dépassant les 20 % de part modale en 1913 (voir fig. 31, p. 161).

Après 1910, si la croissance de la fréquentation est initialement portée par le métro, l'omnibus, mécanisé, prend donc son relais et devient le mode le plus dynamique juste avant l'entrée en guerre[278]. L'analyse de ces chiffres ne permet donc pas de retenir la simple interprétation de la concurrence entre les modes. Ce que confirme l'étude de la mobilité individuelle, puisque le nombre de déplacements effectués annuellement par chaque habitant de la Seine sur les réseaux d'omnibus, de tramways et de métro réunis triple en 14 ans, passant de 136 à 416 de 1899 à 1913 (voir tab. 5, p. 164). Préalablement, la mobilité sur les lignes de la CGO avait un peu plus que doublé en près de 40 ans, de 1861 à 1899 (voir tab. 4, p. 112). Le métro a donc joué un rôle de catalyseur de la mobilité, tandis que l'omnibus automobile a dû diversifier ses rôles.

Année	Déplacements annuels en transport en commun par habitant de la Seine
1899	136
1900	169
1901	182
1902	197
1903	218
1904	231
1905	247
1906	256
1907	271
1908	291
1909	304

[276] La crue de la Seine, à partir du 22 janvier 1910, apporte d'ailleurs une très forte affluence dans les omnibus hippomobiles et automobiles pour palier les défaillances des bateaux et des modes électriques, métros et tramways, qui doivent rapidement capituler face à la montée des eaux, notamment en raison des difficultés rencontrées pour la production d'énergie (voir Ambroise-Rendu (M.), *1910, Paris inondé*, Paris, Hervas, 1997, pp. 27-29. et Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 124-126). Les images disponibles illustrent parfaitement la pertinence retrouvée d'une traction hippomobile pas encore totalement supplantée, ainsi que celle des tramways à vapeur, qui purent être maintenus en exploitation pendant plusieurs jours dans des voies inondées (voir, par exemple, FI, *Inondations à Paris au début du siècle*). Les dégâts provoqués ne permettent qu'un retour progressif à la normale.

[277] La grève des taxis qui a duré 144 jours en 1911-1912 a probablement également joué un rôle positif dans l'accroissement de fréquentation du réseau d'omnibus (Laneyrie (P.) et Roux (J.), « Transport traditionnel et innovation technique. L'exemple du taxi en France », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, p. 263).

[278] Les tramways, pour leur part, connaissent une fréquentation stabilisée entre 452 et 486 millions de voyageurs et ne contribuent donc pas à ce phénomène de croissance.

[279] Pour chaque année, le nombre de déplacements en transport en commun par habitant de la Seine correspond au nombre total de voyages effectués en métro, tramway et omnibus rapporté à la population du département de la Seine (extrapolation linéaire à partir des recensements de 1896, 1901, 1906, 1911 et 1921 (*Annuaire statistique de la Ville de Paris*)).

Année	Déplacements annuels en transport en commun par habitant de la Seine
1910	312
1911	359
1912	385
1913	416

Tab. 5 – *Déplacements annuels en transport en commun par habitant de la Seine (1899-1913)*[279]

Les nouveaux rôles de l'omnibus automobile

La révolution de l'offre de transport parisienne entraîne en effet une redéfinition des rôles de l'omnibus, mode qui dominait le paysage modal *intra muros*. L'important réseau de métro et les nombreuses lignes de tramways de pénétration constituent désormais des axes lourds de la mobilité parisienne que l'omnibus ne peut ignorer. L'efficacité des véhicules employés étant encore relative, l'omnibus automobile, malgré sa modernité, ne peut pas les concurrencer directement et se voit donc relégué dans un rôle de second plan. Situation différente de celle de l'entre-deux-guerres, lorsque l'autobus, sûr de ses capacités techniques, cherche à s'imposer comme concurrent du métro et remplace le tramway. Le rôle du tout nouvel autobus prend plusieurs formes dès avant 1914.

Le rôle principal qui s'affirme progressivement est celui du rabattement sur les lignes de métro[280]. Ainsi Louis Duval-Arnould a-t-il prôné dès 1907 des tarifs réduits pour les petits parcours, plus cohérents « *au fur et à mesure que les omnibus affirmeront leur rôle nouveau de rabatteurs du Métropolitain* », ce qui a abouti à l'adoption d'une tarification par section en 1910[281]. La tarification est ici la clé de cette utilisation des autobus. Ce rôle se heurte toutefois à la question de la correspondance, qui n'est aucunement prévue entre autobus et métro et disparaît en 1910 pour les lignes de surface. Sur ce point, les transports parisiens souffrent d'un manque de coordination qui n'a pas empêché une certaine synergie entre modes[282]. Le système parisien se heurte alors à l'absence d'instance d'arbitrage capable de coordonner les réseaux de surface et souterrain. Servir de rabatteur est même pour certains élus le seul rôle qui reste dévolu à l'omnibus[283]. Mais il n'en est rien et d'autres rôles se dessinent.

L'autobus joue sur ses qualités intrinsèques pour desservir des zones qui ne peuvent l'être par les autres modes. Il s'agit notamment des zones où l'altitude empêche d'envisager

[280] Cette idée est mentionnée dès 1905, par le conseiller Adolphe Chérioux, élu radical, qui propose de réduire le tarif des omnibus croisant les lignes de métro circulaires entre ce croisement et la périphérie pour faciliter le rabattement sur le mode lourd (*BMO*, procès-verbal du 20 mars 1905).

[281] Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur la concession du service des omnibus*, *op. cit.*, 1907, p. 41.

[282] Le détournement de la ligne I (Plage Pigalle – Halle aux vins) par la rue de Rivoli plutôt que par la rue Saint-Honoré présente plusieurs avantages selon Louis Duval-Arnould et notamment celui de « *rapprocher les lignes d'omnibus et leurs arrêts des gares du Métropolitain* » (*BMO*, procès-verbal du 13 juillet 1906).

[283] Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur la concession du service des omnibus*, *op. cit.*, 1907, pp. 12-14.

une station de métro et où la pente rend rédhibitoire l'installation d'un tramway. Parmi les premières lignes mécanisées, deux passent sur la colline de Montmartre, l'une sur la montagne Sainte-Geneviève[284]. Elles desservent des quartiers inaccessibles pour les modes ferrés et permettent de révéler la supériorité de l'autobus pour certains types de dessertes[285]. Le remaniement de la ligne A est assez symptomatique de ce phénomène (voir fig. 32, p. 165). Le 1er juin 1910, son itinéraire est raccourci au Nord de la place de Clichy à Notre-Dame-de-Lorette tandis qu'il est allongé au Sud du carrefour des Feuillantines aux Gobelins. Délaissant une zone bien desservie par le métro, l'autobus s'installe dans une zone dont l'omnibus hippomobile était absent et que le métro ne relie pas. De même, les élus des quartiers concernés demandent à profiter des nouvelles possibilités offertes par l'autobus pour proposer une meilleure desserte aux habitants de Montmartre[286].

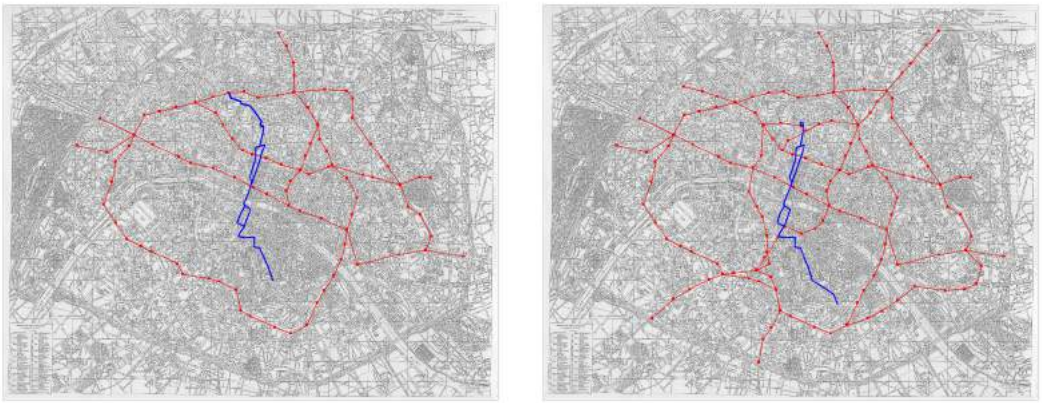


Fig. 32 – *Plans du métro et de la ligne A en 1908 et 1910 (échelle : $\frac{1}{197\,255}$)*[287] *:*
Métro
Omnibus

Le cas de la ligne C (Porte Maillot – Hôtel de Ville) permet d'envisager un autre rôle dévolu à l'autobus (voir fig. 33, p. 166). Cette ligne a été supprimée en 1902, mais, comme l'évoque un élu au Conseil municipal en 1906[288] :

> *L'ouverture du Métropolitain l'[a] presque absolument privée de voyageurs. [...] Mais le trafic de la ligne métropolitaine n° 1 s'est encore accru depuis ce temps et [...] à certaines heures elle ne suffit plus au trafic. Ce fait a frappé à la Compagnie des omnibus ; elle veut tenter un essai nouveau sur cet ancien parcours, espérant recueillir au moins l'excès des voyageurs.*

[284] Respectivement les lignes J (Montmartre – Place Saint-Michel) et AM (Montmartre – Saint-Germain-des-Prés) et la ligne A (Gobelins – Notre-Dame de Lorette).

[285] L'autobus fait ainsi disparaître les côtiers et banalise les collines, alors que, comme l'a écrit le philosophe Walter Benjamin, le flâneur « *est devant Notre-Dame-de-Lorette et les semelles de ses chaussures lui rappellent que c'est ici l'endroit où, jadis, l'on attelait le "cheval de renfort" à l'omnibus qui remontait la rue des Martyrs en direction de Montmartre* » (cité *in* Hazan (É.), *L'invention de Paris. Il n'y a pas de pas perdus*, Paris, Le Seuil, 2002, p. 14) (voir p. 126).

[286] Demande des conseillers socialiste Joseph Dherbécourt et radical Henri Turot *BMO*, procès-verbal du 6 décembre 1906.

[287] Voir note 235, p. 151.

[288] *BMO*, procès-verbal du 12 avril 1906.

La ligne C est donc rouverte le 20 août 1906, exploitée par autobus, sur l'initiative, notable, de la CGO, et rencontre un franc succès, la durée du trajet étant alors réduite de 38 à 40 minutes à 26 minutes. Le rôle de l'autobus comme devant recevoir l'excès des lignes ferrées, que l'on retrouve comme une de ses grandes missions après 1945, trouve ici ses origines. La situation rappelle d'ailleurs celle des années 1840 lorsque de nombreuses compagnies exploitaient des lignes d'omnibus directement concurrentes sur des itinéraires jugés les plus rentables. Toutefois, entre métro et autobus, il ne s'agit plus de concurrence, mais de délestage du mode lourd par le mode léger.

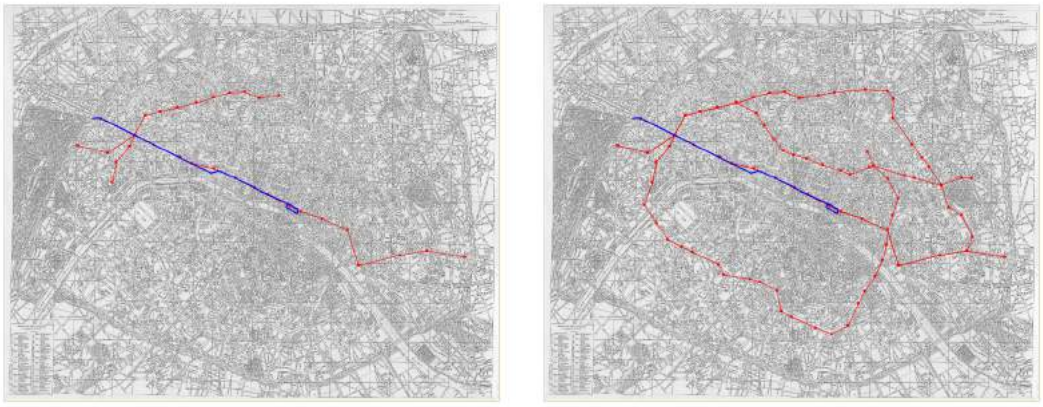


Fig. 33 – *Plans du métro et de la ligne C en 1902 et 1906 (échelle : $\frac{1}{197\,255}$)*[289] *:*
Métro
Omnibus

Autre exemple de ligne superposée à une ligne de métro, la ligne AL (Gare des Batignolles – Gare Montparnasse), motorisée en mars 1907. Sur un long tronçon entre Saint-Lazare et Montparnasse, elle est directement concurrencée, à partir du 5 novembre 1910 par la ligne A du Nord-Sud. Pour autant, sa fréquentation se maintient et augmente même fortement lorsqu'elle est prolongée jusqu'à la porte d'Asnières le 16 juin 1911, alors même que le métro Nord-Sud ouvre le 20 janvier 1912 le tronçon entre *La Fourche* et *Porte de Clichy* de la ligne B, très voisin de l'itinéraire de la ligne AL. L'autobus trouve donc une pertinence à se superposer à des lignes ferrées, ce qui s'explique probablement par une segmentation sociale du marché de la mobilité.

Le dernier rôle des autobus est, à l'époque, le plus controversé. Il s'agit d'assurer des petits parcours, les voyageurs montant à bord pour quelques stations. La clé du succès sur ce créneau consiste à adopter un tarif reflétant une certaine proportionnalité entre coût pour le voyageur et trajet effectué sous la forme d'un sectionnement et à offrir une fréquence élevée, ce qui est le résultat de la réforme de 1910[290]. Si bien qu'en 1913 le coût

[289] Voir note 235, p. 151.
[290] Paul Haag estime que les petits parcours doivent être la clientèle unique des omnibus hippomobiles ou automobiles. En

d'un trajet court, par exemple entre Opéra et Saint-Lazare, ne représentait que 1,28 % du salaire quotidien d'un ouvrier professionnel parisien s'il était effectué en autobus, contre 1,92 % en métro[291].

Avant la Grande Guerre, l'autobus a donc trouvé différents types de trajet sur lesquels il s'impose comme le mode le plus efficace. Il s'est donc véritablement constitué un public, ce dont témoigne sa forte fréquentation. Pour autant, ce constat, justifié à l'échelle du réseau, mérite d'être nuancé par une analyse plus fine des lignes.

Les effets de la motorisation, ligne à ligne

Le croisement d'une analyse en composantes principales et d'une analyse géographique permet d'illustrer les effets sur les lignes d'omnibus des nouvelles concurrences puis de la motorisation tout en mettant en avant les rôles nouveaux remplis par l'autobus et le phénomène de renforcement des modes les uns par les autres[292]. L'hypothèse de notre analyse en composantes principales est que les effets de la motorisation s'avèrent être suffisamment puissants pour émerger d'une analyse des chiffres de fréquentation des lignes, et ce, sans introduire parmi les données initiales l'année de motorisation de chaque ligne. Autrement dit, nous entendons obtenir ici quelques comportements types des lignes, quant à leur fréquentation, dont l'explication réside dans le moment de leur motorisation, explication complétée par des considérations géographiques, qui réintroduisent la question de la concurrence modale.

Pour cette analyse, nous avons retenu 29 individus, les lignes d'omnibus dont les données de fréquentation étaient suffisamment robustes pour le traitement statistique. Ces données ont été considérées sur 14 variables, les années de 1901 à 1914. Afin de réduire l'effet démographique, nous avons rapporté la fréquentation de chaque ligne à un indice la rapportant à la population estimée du département de la Seine l'année considérée. L'analyse en composantes principales nous a alors permis de retenir trois axes d'interprétation, portant 91,70 % de l'inertie des individus, le premier axe étant lui même porteur de 66,64 % de cette inertie.

Ces trois axes éclairent le comportement de notre échantillon statistique (voir fig. 34, p. 168, fig. 239, p. 1186 et fig. 240, p. 1187). Le premier correspond à l'idée que les lignes ont toutes suivi un développement similaire de leur fréquentation, d'abord marquée par

revanche la CGO, soutenue par l'administration préfectorale, craint d'y perdre de l'argent. Elle se contente de proposer des tarifs réduits sur certains itinéraires précis, en fin de parcours, notamment sur la ligne A (Place de Clichy – Carrefour des Feuillantines), entre Saint-Sulpice et Feuillantines, à 10 centimes (0,35 € de 2006) au lieu de 30 centimes (1,04 € de 2006). Alors que la CGO envisage de supprimer cette mesure, le conseiller conservateur du quartier de l'Odéon Henri Alpy, remarque : « *[la CGO] y perdra, au contraire. Les voyageurs, pour ce petit parcours [entre Saint-Sulpice et les Feuillantines], ne paieront pas 30 centimes [1,04 € de 2006] et les places resteront vides dans les voitures pour la fin de leur course* » (*BMO*, 28 décembre 1906). Prévision qui s'avère exacte, la CGO ne gagnant pas d'argent lors de la suppression de ses tarifs puisque les sièges sont vides. L'exemple constitue une source d'inspiration pour la réforme de 1910.

[291] Voir tab. 43, p. 998.

[292] La méthodologie ainsi que les résultats quantifiés de notre analyse sont détaillés p. 1179.

une chute, puis par une reprise très forte. Le deuxième caractérise des lignes connaissant une embellie de leur fréquentation en 1906-1907, sans discontinuer jusqu'en 1914. Enfin, le dernier met en avant une augmentation de la fréquentation en 1911-1913.

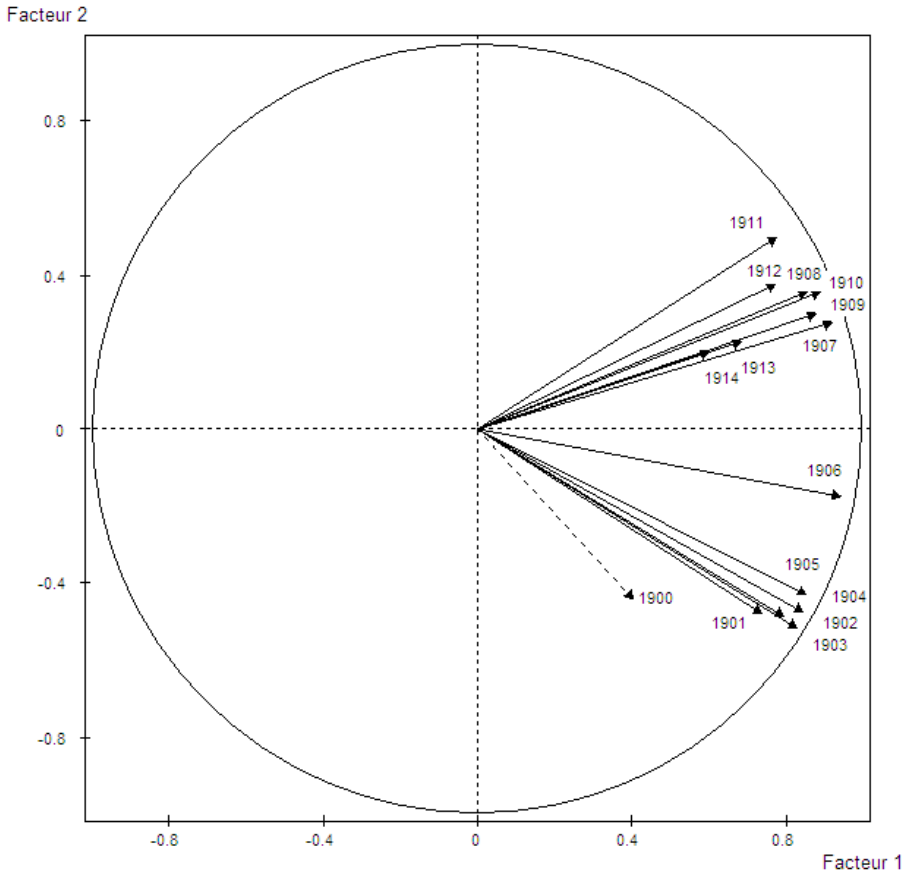


Fig. 34 – *Cercle des corrélations (axes 1 et 2)*

L'analyse en composantes principales fait donc ressortir une donnée qui n'est, a priori, pas fournie dans le modèle statistique, à savoir l'année de mécanisation. Ce qui prouve l'importance du passage à l'autobus pour l'analyse de la fréquentation et confirme la pertinence d'une analyse chiffrée de ce processus. Elle permet également de distinguer des classes d'individus, regroupés selon le comportement de leur fréquentation de 1901 à 1914, qui nous invitent à amorcer une analyse géographique, que le traitement statistique ne comprend pas (voir fig. 35, p. 169, fig. 241, p. 1188 et fig. 242, p. 1189).

Nous distinguons ici cinq classes de lignes, nommées par leur parangon, les classes *AB*, *AH*/*AH*^{bis}, *I*, *AN* et *AM*, dont le comportement, du point de vue de la fréquentation, est bien distinct (voir fig. 36, p. 170).

La classe *AB* regroupe les lignes dont la fréquentation a connu une forte baisse, plus de 50 % de perte de fréquentation en 1909 par rapport à 1899, avant de légèrement remonter

[293] L'indice de l'ensemble du réseau d'omnibus est calculé pour toutes lignes, y compris celles qui n'ont pas été prises en compte dans l'analyse en composantes principales.

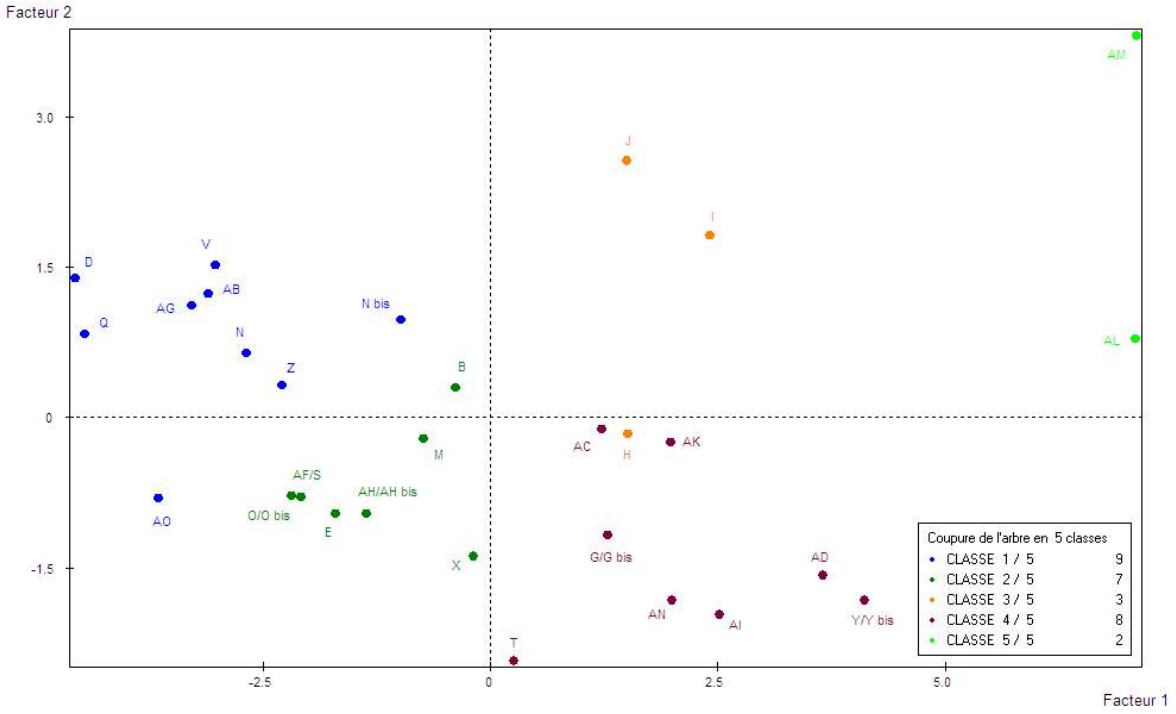


Fig. 35 – *Projection du nuage des individus sur le plan 1-2*

en 1910 et de surtout connaître une hausse marquée à partir de 1912, les lignes étant mécanisées à cette période (voir fig. 37, p. 171). Le niveau finalement atteint en 1914 correspond au niveau moyen, soit 40 % d'augmentation par rapport à 1899. Pour ces lignes, la concurrence avec le métro est nette, notamment sur les tronçons où omnibus et métro se superposent ou sont proches. Mais ce phénomène n'est pas systématique. Une ouverture de ligne peut se traduire par une fréquentation constante – ligne Q –, voire une hausse – ligne AG –. Cette classe est probablement plus concurrencées par les tramways de pénétration, du fait de leur orientation radiale. La motorisation prouve que l'autobus peut jouer un rôle important dans un réseau de transport en cohérence avec les trous du réseau ferré – lignes N^{bis} et Z – ou en complémentarité – ligne AB.

La classe AH/AH^{bis} regroupe des lignes ayant connu une crise légèrement moins prononcée au début de la période, avec une fréquentation proche de la moyenne à environ 60 % du taux de 1899 en 1909, mais n'ayant pas profité pleinement de la mécanisation de 1912, qui ne se traduit que par une faible hausse leur permettant tout juste de dépasser le niveau de fréquentation initial de 1899, avec une hausse d'environ 10 % (voir fig. 38, p. 171). Ces lignes sont parmi les plus concurrencées en terme d'itinéraires. Certaines en ressentent un contrecoup dans leur fréquentation, toutefois, les lignes B et M, dédoublées par le métro sur des parties importantes de leur trajet, voient leur fréquentation augmenter, probablement grâce aux continuités entre quartiers qu'elles offrent et que le métro ne

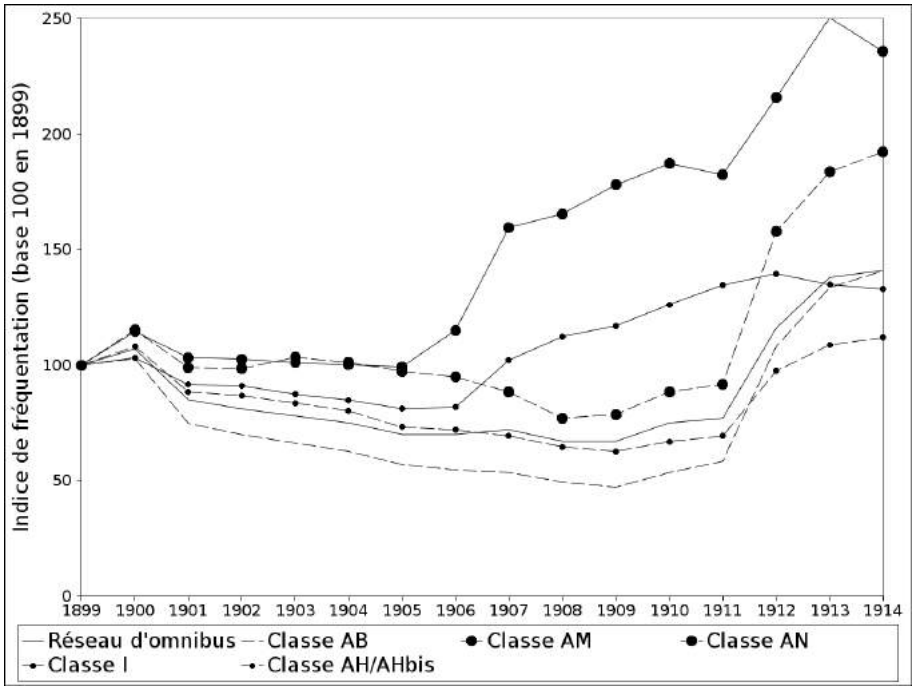


Fig. 36 – *Évolution de la fréquentation des différentes classes rapportée à celle de 1899 (indice 100) et à la population du département de la Seine*[293]

procure pas.

La classe *I* regroupe des lignes mécanisées en 1906-1907, dont la fréquentation, en baisse depuis 1900, était moyenne, autour de 80 % du taux de 1899 en 1905-1906 (voir fig. 39, p. 172). L'effet de la mécanisation est visible et le niveau atteint, environ 30 % d'augmentation par rapport à 1899, se maintient jusqu'en 1914, ce qui correspond alors à une valeur moyenne. Ainsi, si la mécanisation est précoce, son effet est durable pour ces lignes, puisqu'elles poursuivent une lente hausse depuis 1906-1907. Ces lignes ne connaissent pas de hausse particulière en 1912-1913.

La classe *AN* correspond à des lignes dont la fréquentation se maintient sur la première partie de la période avant de s'enfoncer dans la crise vers 1906, sans relation, *a priori*, avec la mécanisation de certaines lignes en-dehors de cette classe, d'ailleurs (voir fig. 40, p. 172). Elle atteint environ 80 % du niveau de 1899 en 1908-1909. Une légère remontée est observée à partir de 1910, mais c'est surtout la mécanisation de 1911-1912 qui se traduit en une hausse massive de la fréquentation jusqu'à atteindre un niveau important en 1914, avec 90 % d'augmentation par rapport à 1899. Ainsi, pour cette classe, l'effet de la concurrence du métro est très net pour certaines lignes – les lignes AI et AD concurrencée par la ligne n° 4 – mais ne se ressent pas nécessairement à long terme. Le phénomène peut donc s'expliquer par un report direct de certains voyageurs sur le métro puis par le

[294] Voir note 235, p. 151.

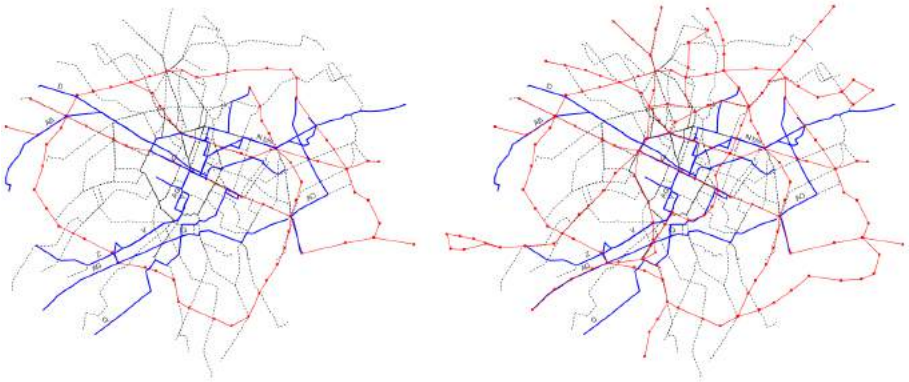


Fig. 37 – *Plans du métro et des lignes de la classe* AB *en 1907 et 1914 (échelle :* $\frac{1}{193\,462}$*)*[294] *:*
Métro
Omnibus hors classe AB
Lignes de la classe AB

développement de stratégies de déplacement incluant des correspondances entre modes ou par une augmentation globale de la mobilité. En outre, certaines lignes illustrent la grande efficacité de l'autobus sur des itinéraires où le métro est défaillant.

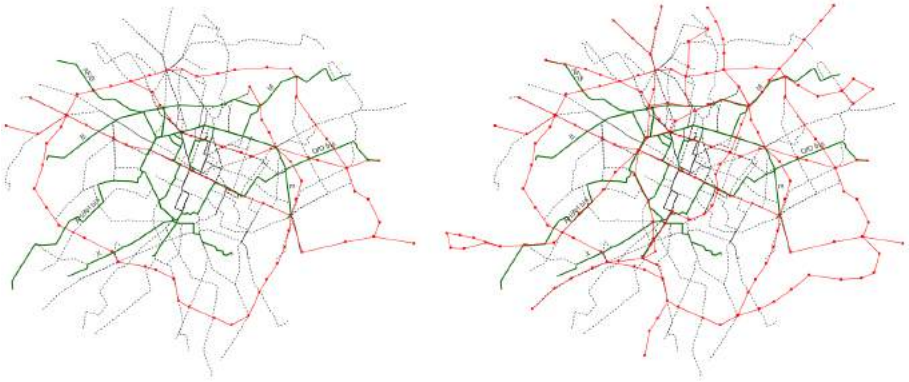


Fig. 38 – *Plans du métro et des lignes de la classe* AH/AH^{bis} *en 1907 et 1914 (échelle :* $\frac{1}{193\,462}$*)*[294] *:*
Métro
Omnibus hors classe AH/AH^{bis}
Lignes de la classe AH/AH^{bis}

Enfin, la classe *AM* regroupe deux lignes mécanisées en 1906-1907 dont la fréquentation se maintenait jusque-là au niveau de 1899 (voir fig. 41, p. 173). L'effet de la mécanisation est très visible. Elle se traduit par une très forte hausse de la fréquentation qui atteint 80 % d'augmentation par rapport à 1899 avant la deuxième phase de mécanisation. Cette deuxième phase se répercute sur la fréquentation de ces lignes, pourtant déjà méca-

[294] Voir note 235, p. 151.
[294] Voir note 235, p. 151.

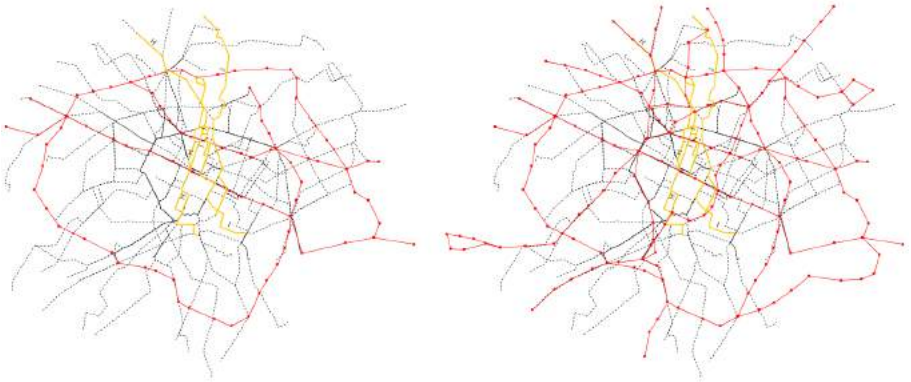


Fig. 39 – *Plans du métro et des lignes de la classe* I *en 1907 et 1914 (échelle :* $\frac{1}{193\,462}$*)*[294] *:*
Métro
Omnibus hors classe I
Lignes de la classe I

nisées, puisque la fréquentation repart à la hausse à partir de 1912 avant de se stabiliser autour de 140 % de hausse par rapport à 1899, ce qui est le plus fort taux constaté. Ces lignes illustrent donc l'effet net et durable de la mécanisation. La concurrence croissante du métro ne parvient pas à stopper la croissance de trafic de la ligne AM – indice 279 en 1914. De même la ligne AL connaît un effet très marqué lors de la seconde phase de mécanisation – indice 157 en 1911 ; indice 241 en 1913 – alors qu'elle est déjà mécanisée, ce qui traduit l'effet de réseau qui structure la mobilité parisienne de l'époque.

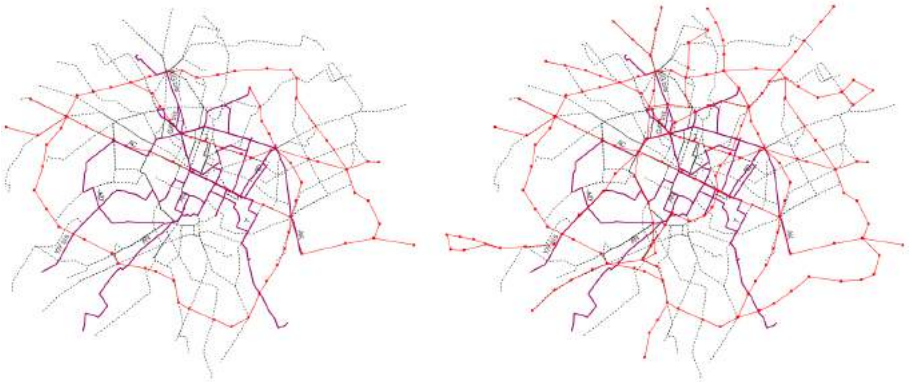


Fig. 40 – *Plans du métro et des lignes de la classe* AN *en 1907 et 1914 (échelle :* $\frac{1}{193\,462}$*)*[294] *:*
Métro
Omnibus hors classe AN
Lignes de la classe AN

Ainsi, la fréquentation des lignes dépend avant tout de leur motorisation[295]. L'effet

[294] Voir note 235, p. 151.
[295] Ce qui confirme le constat dressé par le conseiller socialiste indépendant Armand Grébauval : « *nous avons vu cette*

positif est systématique et suffisamment discriminant pour que l'analyse en composantes principales fasse ressortir des classes homogènes de ce point de vue (voir fig. 247, p. 1192). En revanche, les effets de concurrence, notamment du métro, sont beaucoup plus complexes et se traduisent souvent par des renforcements réciproques plus que par une concurrence pour un marché restreint.

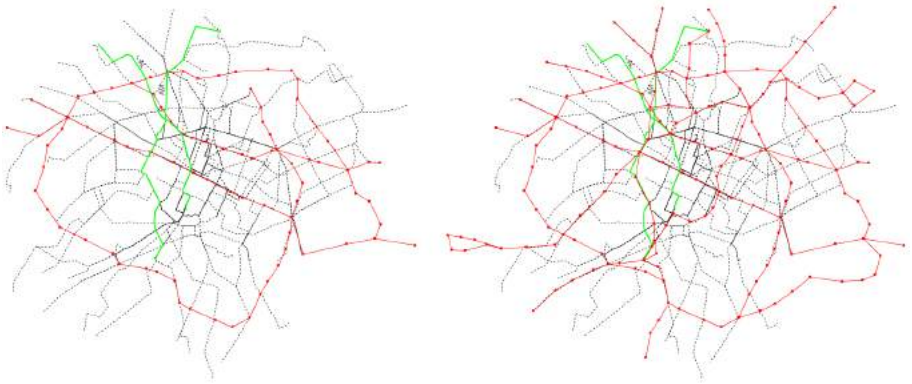


Fig. 41 – *Plans du métro et des lignes de la classe* AM *en 1907 et 1914 (échelle :* $\frac{1}{193\,462}$*)*[294] *:*
Métro
- - Omnibus hors classe AM
Lignes de la classe AM

B. Les premiers processus d'appropriation de l'autobus

Mais l'autobus ne doit pas simplement s'imposer dans le paysage modal. Il est également contraint de s'adapter à un environnement, urbain autant que mental, qui lui oppose plusieurs obstacles, de la nostalgie du monde hippomobile aux nécessaires évolutions liées à la vitesse des nouveaux véhicules. Pourtant, c'est bien avant 1914 que le nouvel acteur parvient à trouver sa place dans cette écologie urbaine.

Une modernisation non exempte de biais

La motorisation occasionne d'abord des difficultés internes au système de mobilité que représente l'omnibus. Ainsi, victimes de leur succès, les omnibus automobiles sont le plus souvent complets. Le phénomène est notamment marqué pour des quartiers intermédiaires, comme celui de Rochechouart, où les véhicules, dans un sens comme dans l'autre, arrivent pleins[296]. L'idée naît alors de réserver des places depuis le terminus ou d'organiser des départs intermédiaires, mais sans réalisation concrète. De même, cette nouvelle offre,

espèce typique de la ligne Étoile – Villette – Nation, ruinée par la ligne métropolitaine n° 2 quand elle était desservie par des voitures à chevaux, et qui a gagné de l'argent du jour où elle a été équipée avec des voitures automobiles » (*BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906).

[295] Voir note 235, p. 151.

[296] Voir les plaintes du conseiller nationaliste Ernest-Henri Barillier à ce propos (*BMO*, procès-verbal du 16 novembre 1906).

qui suscite donc une nouvelle demande, ne permet plus à certains ouvriers de rentrer chez eux à midi ou d'utiliser l'omnibus pour livrer leur production artisanale, comme ils en avaient l'habitude[297].

Autre biais, celui, classique en matière de transition technologique, d'un accroissement provisoire des inégalités. Si certains quartiers sont dotés de lignes d'omnibus automobiles, ceux du Nord-Ouest parisien, la plupart en sont privés jusqu'en 1911-1913. L'inégalité est d'autant plus ressentie dans certains quartiers particulièrement mal desservis, comme Belleville, qui n'est relié que par la ligne d'omnibus N^{bis} (Louvre – Lac Saint-Fargeau) et la ligne n° 2 de métro, tangentielle au Sud du quartier. Les élus du Nord-Est parisien dénoncent donc l'installation d'un Paris à deux vitesses[298]. Mais cette situation n'est que transitoire et les autobus ont finalement contribué à aplanir et unifier Paris, plus que le métro lui-même et avant même que des pneumatiques à chambre à air soient adoptés[299].

Réactions hostiles et réticences au changement

A ces difficultés intrinsèques viennent s'ajouter des problèmes posés par l'environnement du nouvel autobus. Les sept lignes sur lesquelles circulent les Brillié-Schneider constituent une expérimentation en grandeur réelle, le nouveau matériel suscitant de nombreuses récriminations. Le lieu de discussion de ces problèmes est le Conseil municipal, en commission ou en séance plénière, puisque les élus préparent les conventions de 1910, dont l'un des enjeux est la motorisation complète du réseau, et relaient simultanément les plaintes des riverains et voyageurs[300]. Ces plaintes révèlent les difficultés que rencontre le monde automobile pour trouver sa place dans une ville qu'on a pu croire achevée. Elles concernent les trépidations, le bruit, la poussière, les projections de boue, les odeurs et la vitesse des nouveaux autobus. Elles sont donc centrées sur le véhicule lui-même plus que sur le nouveau système d'exploitation, seulement constitué en 1910.

Le débat est particulièrement vif autour de la rue d'Amsterdam, le conseiller républicain libéral du quartier de Saint-Georges, Paul Escudier, s'emparant du sujet. Cette rue,

[297] Le conseiller socialiste Joseph Dherbécourt se fait le porte-parole de ces populations lésées par l'augmentation de l'offre : « *dès onze heures, au square Montholon, il est impossible aux ouvriers et employés de remonter déjeuner [...] le soir, ils sont obligés de remonter à pied, les voitures étant toujours au complet [...]. Il n'est plus permis aux ouvrières qui vont livrer dans le centre de descendre en ville pour les mêmes causes* » (*idem*).

[298] Pour le conseiller Bergerot :

> *Alors qu'il conviendrait d'avoir des chevaux vigoureux pour monter la côte de Belleville, la [CGO] emploie ses chevaux les plus fatigués et les moins robustes. [Ces] attelages sont tellement fourbus que, certains jours, les cochers de leur propre initiative changent l'itinéraire pour éviter des passages un peu difficiles et il arrive quelquefois que les voyageurs descendent et poussent la voiture afin de pouvoir parvenir à destination [...] Il est pénible de constater qu'au moment où le Métropolitain se développe et rapproche les distances, où les autobus prennent leur essor, la Compagnie des omnibus, qui dispose de puissants moyens d'action, reste systématiquement en dehors de tout progrès. Les habitants de Belleville ne peuvent cependant pas rester à la discrétion d'une Compagnie parce qu'elle a un monopole. Ils demandent donc à être traités comme les autres citoyens.*

(*BMO*, procès-verbal du 26 décembre 1907)

[299] La ligne de métro n° 11 (Châtelet – Porte des Lilas) ne fut ouverte que le 28 avril 1935.

[300] Les discussions entre les élus et l'administration s'appuient également sur des pétitions de riverains et des lettres d'explication de la CGO.

où passe la ligne AM, première ligne motorisée, est plutôt étroite, un tramway circulant en son centre, et, surtout, en pente, ce qui permet aux autobus d'atteindre une vitesse qu'il juge excessive. Ce quartier de la gare Saint-Lazare, qui fut le cœur du réseau d'autobus tout au long du siècle, est donc le lieu pour lequel des décisions d'ordre général sont prises[301].

Le premier problème posé par les omnibus automobiles est dû à leur vitesse, qui atteint en pointe un maximum théorique de 24 km/h. L'impression qu'ils donnent est celle de dangereux bolides, effrayant voyageurs, passants et chevaux, une foule peu habituée aux véhicules automobiles, ce que la presse populaire ne manque pas de mettre en exergue (voir fig. 42, p. 176). Au-delà de la simple image, les chiffres prouvent que de nombreux accidents surviennent[302]. Comme le résume avec exagération Paul Escudier, « *les autobus sont particulièrement dangereux. Avec les autres véhicules, le passant maladroit ou malheureux a souvent la chance de s'en tirer avec des contusions. Avec l'autobus, il y a toujours mort d'homme*[303]. » Bref, comme l'affirme le conseiller nationaliste du quartier de Rochechouart Ernest-Henri Barillier, « *il n'est pas possible que la ville de Paris continue à avoir des monstres semblables dans ces rues*[304]. »

Le débat bute sur la question de la vitesse, de sa limitation et de sa mesure. En effet, aux accusations d'excès de vitesse, au-delà de 20 km/h, la CGO répond que ses véhicules ne roulent pas à plus de 16 à 18 km/h[305]. Il est en réalité difficile de trancher, puisque les instruments d'enregistrement et de mesure font défaut[306]. Pour les conseillers, ce sont bien les véhicules eux-mêmes qui sont incriminés et non le personnel qui doit faire face à « *un instrument dangereux et incommode*[307]. » La CGO se défend, en rappelant qu'elle est encore en expérimentation, et affirme que les accidents, « *d'après les rapports de police officiels, constatant le parfait fonctionnement de [ses] appareils de freinage et le sang-froid de [ses] mécaniciens, ont presque toujours eu pour cause la seule imprudence des malheureuses victimes*[308]. »

Les piétons se retrouvent donc accusés par la CGO, l'administration et certains élus, d'être responsables des accidents d'omnibus automobiles[309]. Dans cet esprit, il convient de

[301] *BMO*, procès-verbal du 29 octobre 1906.

[302] La Préfecture de police a calculé que pour 37 autobus en circulation en 1906, il y a eu 51 accidents, dont un mortel. Pour l'année 1907, le chiffre est encore plus élevé, avec 186 accidents dont huit mortels pour 86 autobus (*BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907). L'omnibus hippomobile était également accidentogène, mais avec des taux probablement moindres (voir p. 58).

[303] *BMO*, procès-verbal du 4 novembre 1907. Citons ici cette réplique du conseiller socialiste Paul Brousse, qui, à propos des victimes des accidents survenus rue des martyrs affirme : « *on veut peut-être que cette rue justifie son nom* » (*BMO*, procès-verbal du 6 février 1907). Les autobus auraient ainsi leurs martyrs au même titre que d'autres objets techniques, avions et automobiles.

[304] *BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907.

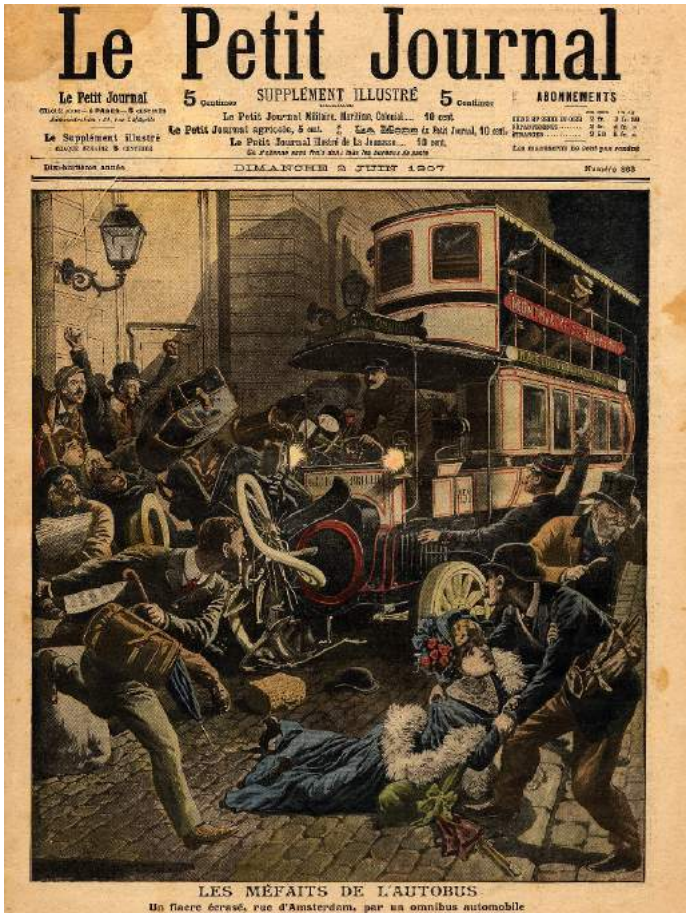
[305] *Idem*.

[306] Comme le regrette Louis Duval-Arnould, il manque « *un instrument qui [...] indiquât d'une façon mathématique si le mécanicien a été raisonnable ou ne l'a pas été* » (*BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906).

[307] Selon l'expression de Paul Escudier (*BMO*, procès-verbal du 4 novembre 1907).

[308] *BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907.

[309] Le secrétaire général de la Préfecture de police incrimine « *l'imprudence des passants* » (*BMO*, procès-verbal du


Le Petit Journal

Le Petit Journal 5 Centimes SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ 5 Centimes ABONNEMENTS

Le Supplément illustré

DIMANCHE 2 JUIN 1907

LES MÉFAITS DE L'AUTOBUS

Un fiacre écrasé, rue d'Amsterdam, par un omnibus automobile

Fig. 42 – « Les méfaits de l'autobus », Le petit journal, *2 juin 1907*

laisser à la population le temps de l'apprentissage. Comme l'affirme Louis Duval-Arnould, « *si l'éducation du piéton parisien devant l'automobile n'est pas encore achevée, il faut donc lui laisser le temps de se former, et, en attendant, le protéger contre lui-même*[310]. » Le système de l'omnibus automobile ne se remet donc qu'assez peu en cause, alors que l'accident le plus marquant de la période, celui du pont de l'archevêché où un autobus fut précipité dans la Seine, est dû à un manque d'expérience du machiniste (voir fig. 43, p. 177). Cet accident, survenu sur la ligne G (Square des Batignolles – Jardin des Plantes) le 27 septembre 1911, est célèbre et a donné lieu à une riche iconographie sous forme de cartes postales représentant l'autobus flottant dans le fleuve. Le machiniste venant du quai a pris le virage un peu large, peut-être en raison d'un vitesse trop élevée, et a cru que son véhicule allait percuter un autre omnibus arrivant sur le pont en sens inverse. Il a

18 novembre 1907). Le constat d'un manque d'habitude est partagé, mais d'autres élus, comme le nationaliste Louis Dausset, n'en rejettent pas la faute sur le piéton :

> *Quand le passant aperçoit une de ces lourdes voitures il est un peu désemparé. Alors qu'il se gare aisément et avec adresse des fiacres et même des tramways, il est pris d'une terreur instinctive devant ce monstre ambulant, et cette terreur est la cause de la grande majorité des accidents. La responsabilité des watmen n'est d'ailleurs nullement en cause.*
>
> (*idem*)

[310] *Idem.*

donc braqué violemment à droite et précipité son autobus et ses passagers dans la Seine. Le bilan fut de 11 morts[311].

Fig. 43 – *Repêchage de l'autobus accidenté dans la Seine le 27 septembre 1911 au pont de l'archevêché*[312]

En outre, sur les questions de confort, la CGO ne se presse pas de faire des progrès techniques avant 1910, dans la mesure où elle préfère attendre le renouvellement de sa concession. Elle ne procède donc qu'à des améliorations mineures : installation de coussins, couverture des impériales, mise en place de pare-boue... Elle ne manque pas pour autant d'en faire une large publicité mais ces petites avancées ne servent qu'à donner le change puisque le véritable travail, consistant à concevoir un autobus en tant que tel et non à monter un moteur sur une caisse d'omnibus hippomobile, est repoussé à l'après 1910.

Autre problème posé par les nouveaux autobus : les trépidations. Moins dangereuses mais troublant un nombre plus important encore de personnes, puisque les riverains en sont également victimes. Les soubresauts du moteur font vibrer la lourde caisse des omnibus automobiles et leurs vitres mal scellées. Ces vibrations se propagent sur l'espace public et dans les immeubles avoisinants. L'ampleur du phénomène est difficilement quantifiable, mais celle des plaintes est massive[313]. C'est bien une question environnementale

[311] Pour plus de précisions sur cet accident, voir, par exemple, *Excelsior*, 28 septembre 1911. Notons que la une du *Petit Parisien* consacrée à cet accident a été retenue par l'historien Patrick Fridenson pour illustrer son article général sur les accidents automobiles de la Belle Époque (Fridenson (P.), « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, vol. 21, n° 3, 1991, p. 307).

[312] Collection personnelle.

[313] D'après le secrétaire de la Préfecture de police, « *les personnes qui habitent les étages [...] se plaignent que dans leurs salles à manger les assiettes et les verres remuent sur les tables* » (*BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906) ; Paul Escudier signale des phénomènes quasi paranormaux : « *J'ai reçu des plaintes nombreuses : les uns se plaignent que la trépidation cause l'arrêt des pendules ; d'autres signalent le bris des verres dans les buffets* » (*BMO*, procès-verbal du 6 février 1907). Ce dont le partisan de l'automobile Émile Girardeau se moque : « *ils démolissent, paraît-il, les maisons, arrêtent les pendules et font tourner le vin* » (Girardeau (É.), « Autobus parisiens », *art. cit.*, p. 539).

qui se pose, ce que traduit le conseiller conservateur César Caire : « *la traction mécanique constitue un progrès véritable, mais ce serait payer trop cher ce progrès, que de sacrifier, pour l'obtenir, les intérêts, le repos et la santé de la population*[314]. » La CGO ne nie pas ces difficultés, même si elle estime que ses autobus « *ne sauraient être seuls incriminés* » dans la rue d'Amsterdam, où la circulation est dense et où passent également des tramways[315].

Une commission technique s'intéresse donc aux trépidations et conclut qu'elles sont « *principalement attribuables à la nature des bandages des roues*[316]. » Or les roues en bois avec bandages formés de blocs de caoutchouc juxtaposés assurent une résistance au dérapage, jugée indispensable à l'arrière. Le choix est donc fait d'employer des roues à bandage continu à l'avant et de suspendre la plate-forme arrière sur un coussin élastique. Mais la véritable cause des trépidations est liée au fait que les Brillié-Schneider P2 ne sont pas des autobus mais des omnibus automobiles, c'est-à-dire formés d'une caisse d'omnibus hippomobile montée sur un châssis. Or le châssis seul a été jugé et autorisé par l'administration ; la caisse étant déjà autorisée pour les omnibus hippomobiles, elle n'a pas été réexaminée. C'est donc bien la solution minimaliste adoptée par la CGO pour motoriser quelques lignes qui est en cause. Ces problèmes sont dénoncés par les conseillers municipaux[317]. Paul Escudier affirme ainsi que l'on fait erreur en partant des caisses anciennes et qu'il convient de développer un autobus avec sa propre caisse. D'après lui la conception des châssis est inappropriée aux freinages importants des autobus qui font porter toute la masse sur l'essieu arrière, ce qui provoque les trépidations. Il propose donc des autobus à trois essieux. Louis Dausset explique que les caisses employées sont trop hautes et qu'il faut donc des ressorts « *d'une force exceptionnelle* » pour les relier aux châssis[318]. La solution aux trépidations ne vient donc qu'avec les autobus mis en service après 1910.

Enfin, les omnibus automobiles sont aussi accusés d'être dangereux pour le personnel lui-même. Les trépidations font particulièrement souffrir les conducteurs devenus receveurs, tandis que la nouvelle vitesse et les nouvelles cadences font courir aux agents un risque de « *surmenage* », qui justifie la revendication de la journée de huit heures[319]. Les varices et ébranlements nerveux qui menacent également le personnel pourraient le fatiguer et ainsi conduire à des accidents[320].

L'acceptation de l'omnibus automobile par son milieu est donc plus complexe que ne le laisse entendre l'histoire classique de la motorisation triomphante. Se posent des questions d'environnement, que l'omnibus hippomobile ne connaissait pas, même si celui-ci

[314] *BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906.
[315] *BMO*, procès-verbal du 29 octobre 1906.
[316] *BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906.
[317] *BMO*, procès-verbal du 6 février 1907.
[318] *Idem.*
[319] Expression du conseiller radical du XIV^e^ arrondissement Jules Hénaffe (*BMO*, procès-verbal du 13 avril 1906).
[320] *BMO*, procès-verbal du 18 novembre 1907.

était déjà contesté pour le crottin qu'il produisait en masse. L'autobus fut pris dans des discussions sur la boue qu'il était accusé de projeter, mais qui n'était que le reflet de la cohabitation provisoire de deux civilisations, celle du cheval et celle de l'automobile (voir p. 184). L'autobus, même s'il est venu tardivement, était un des tous premiers véhicules automobiles à sillonner la ville et s'est donc confronté aux premières contestations de cette présence de véhicules motorisés sur la chaussée. Montrant simultanément son efficacité, il se trouve donc pris dans une combinaison d'acceptation et de rejet que résume Louis Duval-Arnould : « *le même Parisien, qui se félicite le matin de l'existence des autobus quand il les prend pour aller à son travail, s'en plaint l'après-midi quand il marche sur le trottoir [en raison de la boue qu'ils projettent] ; à l'exemple de maître Jacques, il retourne son tablier*[321]. » Ainsi, si les défauts de l'autobus sont soulignés, rares sont les voix réclamant sa suppression[322]. Ce qui n'empêche pas un courant nostalgique de se développer, en accord avec l'ambivalence expliquée par Louis Duval-Arnould, pour qui « *il faut se résigner à sentir le pétrole au lieu du cheval, et nous avouons que le parfum n'est pas plus suave*[323]. »

Le regret du cheval ou le regret d'une époque ?

L'image la plus typique du personnage regretté par les nostalgiques est celle du cocher d'omnibus, dont le métier est rapidement transformé. Il est toutefois difficile de connaître le sentiment dominant de cette profession. Le cocher, qui pouvait avoir un rapport personnel avec son attelage, peut devenir un excellent machiniste, mais se trouve décontenancé face aux fréquentes pannes mécaniques de l'époque, n'ayant que l'habitude, désormais désuète, de présenter un morceau de sucre au cheval récalcitrant[324].

Nombreux sont les auteurs à avoir regretté les omnibus hippomobiles, devenus l'un des symboles du Paris d'avant 1914. La traction hippomobile, c'était la campagne à la ville[325]. Ayant disparu au moment où éclata la Grande Guerre, son évocation est une figure fréquente d'une littérature typique du « *regretteur professionnel*[326]. » Ainsi, Léon-Paul Fargue associe-t-il à l'omnibus hippomobile les différentes formes d'un Paris qu'il se

[321] *Idem*. Sur ce point, les élus au Conseil municipal reflètent l'attitude de leurs administrés.

[322] Pour la forme, la question de la suppression des autobus est posée, mais le directeur des affaires municipales prend leur défense : « *il paraît, au contraire, que la population parisienne est très désireuse de voir maintenir et même de voir développer les services d'omnibus automobiles* » (*idem*).

[323] *BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906. Les mauvaises odeurs sont souvent dues à un trop fort graissage, du fait du manque d'expérience du personnel.

[324] Le conseiller du quartier des Enfants rouges Louis Dausset se dit ainsi « *émerveillé de voir d'anciens cochers qui ne possédaient aucune notion de mécanique, il y a quelques mois, diriger arrêter, embrayer, débrayer ces machines, avec une adresse et une présence d'esprit qui leur fait le plus grand honneur* » tout en regrettant qu'« *il y [ait] de trop fréquentes pannes, les wattman conduisent assez bien mais ils ne sont pas mécaniciens et sont incapables de réparer eux-mêmes sur place* » (*BMO*, procès-verbaux des 6 février et 18 novembre 1907).

[325] Le récit romancé de son enfance par Anatole France reflète ces regrets d'une certaine ruralité urbaine préhaussmannienne (voir p. 775).

[326] Bopp (L.), *Paris*, Gallimard, 1957, p. 61. Sur cette littérature nostalgique, voir El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, *op. cit.*, pp. 103-108.

plaît à regretter, fait de rencontres littéraires, de cafés populaires ou de terrains vagues[327]. Ce monde perdu est souvent évoqué par son côté sensible : sons, odeurs, rythmes... Longtemps après la Belle Époque, son souvenir est encore vif et passe, comme l'illustre, avec un certain optimisme, l'académicien André Siegfried, par l'évocation des omnibus hippomobiles[328] :

> *La poésie de nos vieux omnibus reste associée à la sensibilité parisienne du siècle dernier. Qui ne se souvient, s'il a vécu à cette époque dès maintenant légendaire, du Panthéon – Place Courcelles, du Ménilmontant – Gare Montparnasse, du Madeleine – Bastille ? [...] Quand le Batignon – Clichol – Odéi, comme avait dit une fois un agent dont la langue avait fourché, gravissait, avec un cheval de renfort, les pentes de la Butte, par quelque chaude après-midi d'été, le cours du temps semblait suspendu et l'on pensait, malgré soi, à la mouche du coche de la Fable. Tout cela se passait dans les temps très anciens, quand Coppée, dans le vers le plus évocateur que je connaisse, terminait une de ses poésies en écrivant : "Et j'écoutais rouler les fiacres dans la rue"...*

C'est ainsi plus souvent le mode de vie et l'époque où roulaient des omnibus hippomobiles que les véhicules eux-mêmes que l'on se plaît à regretter. Et plus souvent le véhicule et ses pratiques que le cheval lui-même, qui n'est que rarement évoqué. La société de la Belle Époque s'est satisfaite d'une motorisation qui lui épargnait les nuisances dues à la traction hippomobile et à la présence de milliers de chevaux à Paris[329]. Elle dut néanmoins également lui sacrifier l'un de ses objets les plus symboliques : l'impériale.

L'impériale victime de la vitesse, une spécificité parisienne

Symbole du passage d'un monde à un autre, la disparition de l'impériale. Ce choix, qui a pu paraître anodin, a en fait singularisé Paris dans le concert des grandes métropoles. La première série d'omnibus automobiles, montés sur des caisses traditionnelles d'omnibus hippomobiles, était dotée d'une impériale. La discussion s'engagea alors sur la pertinence de conserver un élément du système qui posait de nombreux problèmes d'exploitation, notamment en raison des montées et descentes des voyageurs et du conducteur[330]. Ce dispositif s'était pourtant généralisé depuis le milieu du XIX^{e} siècle puisqu'il répondait à la logique de la CGO d'un service d'omnibus de forte capacité mais de faible fréquence. La motorisation changea les données du problème, puisque les vitesses atteintes par les nouveaux véhicules, autour de 20 km/h en pointe, remirent en question leur stabilité,

[327] *Idem.*

[328] Siegfried (A.), *Géographie humoristique de Paris*, Paris, La passerelle, 1957, pp. 37-38.

[329] Des images d'une manifestation contre la motorisation à Barcelone ont toutefois été enregistrées (FI, *L'automobile et la circulation*).

[330] Comme le note Jules Hénaffe :

> *J'ai constaté bien des fois, qu'au point de vue de la rapidité du voyage, l'impériale ne répondait plus aux besoins d'aujourd'hui. Les voitures à chevaux qui font un grand nombre de courses obligent les conducteurs à monter et à descendre les escaliers plusieurs centaines de fois par jour pour faire la recette. Les voitures automobiles qui, probablement, auront des tarifs réduits, nécessiteront pour ces employés une plus grande fatigue encore, puisque l'aller et le retour s'effectueront beaucoup plus vite et par cela même augmenteront le nombre de courses.*

(*BMO*, procès-verbal du 7 juillet 1905)

mais changea également la logique de la CGO, prête à s'engager dans une politique de l'offre. Celle des voyageurs eux-mêmes évolua et, comme le note Émile Girardeau en 1909, sans impériale, « *les parcours sont si vite effectués que tous les voyageurs ne demandent plus une place assise*[331]. » Les lenteurs dues à l'impériale devenaient insupportables à un public avide de vitesse. Elle posait également des problèmes de poids. En effet, elle n'était ni couverte ni abritée, mais la vitesse accrue des véhicules, provoquant un vent fort désagréable pour les voyageurs, imposa de la munir d'un brise-bise dès 1907[332].

Il semble que la décision de supprimer l'impériale ait été emportée à la suite du renversement place de l'Étoile d'un nouvel autobus du fait de sa stabilité défaillante[333]. La flotte mise en service après 1910 ne comportait donc plus d'impériale[334]. Mais il fallait conserver la capacité de plus de 30 personnes permettant une bonne rentabilité du réseau et de faire face à une demande en plein essor. C'est donc pour remplacer l'impériale que Schneider proposa d'agrandir la plate-forme à l'arrière du véhicule, où se tenait le receveur et où débouchait l'escalier accédant à l'impériale, afin d'accueillir une dizaine de personnes debout. Les contraintes techniques, notamment liées au poids des autobus, ne permettaient pas de les allonger pour offrir des places assises à tous. L'entrée par l'arrière, en vigueur depuis les premiers omnibus hippomobiles, fut conservée si bien que la plate-forme dut nécessairement être ouverte en son centre, et que les passagers s'y tenant durent laisser passer les voyageurs de l'intérieur.

La plate-forme arrière reprend donc le rôle de l'impériale, celui d'offrir une capacité supplémentaire à un moindre coût, pour le constructeur, l'exploitant et, finalement, le voyageur, puisque les places sur la plate-forme furent proposées au même tarif que les places de 2^{e} classe, sur banquettes en bois à l'intérieur, un tarif moins élevé que celui des places de 1re, situées à l'avant, sur banquettes en cuir. La plate-forme marque ainsi son entrée sur la voirie parisienne en reprenant les principales caractéristiques de l'impériale, telles que l'ouverture sur l'extérieur, l'autorisation d'y fumer et la présence masculine prédominante. Elle marque toutefois un progrès appréciable grâce à la marquise qui la protège des intempéries. Il existe donc bien une filiation étroite entre l'impériale et ce nouvel objet qui ne fut retiré du réseau parisien qu'en 1971, avant de faire une réapparition de 1976 à 2002, sous la forme d'une plate-forme fermée, accessible depuis l'intérieur[335].

Reste que l'ensemble des réseaux d'omnibus a été confronté à cette question, puisque l'impériale était le lot commun des grandes métropoles. Pourtant Londres, Berlin et New

[331] Girardeau (É.), « Autobus parisiens », *art. cit.*, p. 541.

[332] Il s'agissait d'un pare-brise à deux vitres à l'avant et d'une plaque tôlées à l'arrière (Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 12).

[333] Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, *op. cit.*, p. 122.

[334] Les Brillié-Schneider P2 furent également transformés en autobus sans impériale et renommés P3 en 1911-1912.

[335] Sur la suppression des autobus à plate-forme, voir p. 589 ; sur le retour d'autobus à plate-forme, voir p. 592 et p. 89, plus spécifiquement sur la ligne 20.

York conservèrent l'impériale après la motorisation[336]. Le cas londonien est le plus intéressant, puisque l'impériale y est devenue une véritable icône. Les problèmes de stabilité se posèrent de la même façon qu'à Paris, mais la décision finale fut au contraire de maintenir l'impériale, voire d'en renforcer le rôle. Des tests furent mis au point pour juger de la stabilité des nouveaux matériels, l'absence d'un accident similaire à celui de Paris jouant probablement en la faveur de l'impériale londonienne (voir p. 247). De même que l'adoption précoce de pneumatiques, dès lors qu'ils furent disponibles pour les poids lourds, à partir de 1919-1920, qui assuraient une meilleure stabilité que les bandages pleins.

L'impériale parisienne a également été victime du nouveau système tarifaire de 1910, qui demandait un travail plus important au conducteur. Spécificité parisienne, au moins par rapport à Londres. La suppression de l'impériale peut donc être comprise comme une facilité offerte au receveur dans son combat contre la machine dont la vitesse s'accroît. Quoi qu'il en soit, le paysage parisien est marqué dès avant la Grande Guerre par la silhouette des autobus à plate-forme arrière, véritable héritière de l'impériale, objet avec lequel Paris a entretenu un lien d'une intensité comparable à celui qui lie Londres et ses *double deckers* et qui symbolise le nouvel ordre de la mobilité urbaine dans lequel est entré la capitale française (voir pp. 789 et 794).

C. L'autobus, élément d'un nouvel ordre de la mobilité urbaine

C'est effectivement bien un nouvel ordre de la mobilité urbaine qui est décelable au cours de l'immédiat avant-guerre et que l'autobus participe pleinement à définir. Que ce soit par l'image d'une modernité rapide et hygiéniste, qu'il sait incarner, ou par un vocabulaire renouvelé dont il fait usage, le monde de l'omnibus devenu autobus répond à une logique nouvelle, alimentant un paradigme de mobilité qui s'éloigne peu à peu de celui de l'ère hippomobile. Paradigme avide de vitesse et de massification des transports qui s'efforce de résoudre une dialectique nouvelle entre éléments fixes et mobiles, née de la confrontation entre les vitesses rendues possibles par la motorisation et les attentes nouvellement suscitées au sein de la population parisienne.

L'autobus, mode de la modernité automobile

L'autobus devient rapidement l'un des rouages de l'économie parisienne, permettant ainsi de parcourir des trajets courts au sein des quartiers d'affaires ou à des milliers de passagers de se rendre quotidiennement à leur travail. Pour l'écrivain nationaliste Paul Adam, ce nouveau mode présente d'ailleurs avant tout un intérêt pour les nombreux artisans qui l'utilisent pour leurs déplacements professionnels, en élargissant, par exemple,

[336] En 1912, la moitié des 81 autobus new yorkais sont à impériale (Cudahy (B. J.), *Cash, Tokens and Transfers*, *op. cit.*, pp. 99-100).

les zones de chalandise des courtiers en tissus[337]. De même que le métro, il a permis à une partie de la population ouvrière d'élargir son horizon[338].

Nouveau venu, l'autobus n'est pas un élément isolé ; il participe d'une vague automobile qui remplace progressivement le cheval dans ses multiples usages, dont les différents constituants sont liés par des intérêts industriels autant que par la nécessaire adaptation de la population et de la forme urbaine[339]. Face à une pression issue du métro et du tramway mécanisé, les progrès de l'automobile ont permis à l'omnibus de réagir et de se muer en mode moderne. Fondée sur la vitesse, l'idée de modernité est en effet intimement liée à ces nouveaux autobus et donne lieu à une prose positiviste, comme celle de Paul Adam, dès 1907[340] :

> *L'inauguration des autobus marque une date, parce que le public va comprendre, incontinent, à l'usage, ces excellentes transformations qu'apporte à son existence la vitesse. D'heure en heure on révérera davantage le génie de l'élite qui nous fait des jours moins pénibles. Ensuite, nous verrons disparaître dans l'âme populaire ce mépris goguenard du savant à lunettes tant exploité par d'indignes et inconscients vaudevillistes.*

Peu après, en 1913, le poète Guillaume Apollinaire fait entrer des « *troupeaux d'autobus mugissants* » dans sa poésie[341] :

> *Maintenant tu marches dans Paris tout seul parmi la foule*
> *Des troupeaux d'autobus mugissants près de toi roulent*
> *L'angoisse de l'amour te serre le gosier*
> *Comme si tu ne devais jamais plus être aimé*

C'est également l'époque où Pierre Souvestre et Marcel Allain, passionnés d'automobile ayant tous deux tenu un garage, mettent la modernité des nouveaux autobus au service de leur célèbre héros Fantômas, qui s'en sert pour forcer une banque et parvient à échapper à la police grâce à la puissance de son véhicule[342].

Le monde de l'autobus n'hésite pas à non plus à mettre lui-même en scène sa modernité. L'un des exemples de cette pratique est le concours de pare-boue organisé par la Ville de Paris en 1913[343]. Un jury estime, à l'aide d'outils de modélisation, les capacités

[337] Voilà les attentes de Paul Adam

> *Tel qui, jusqu'à présent, limitait ses entreprises aux boutiques pénétrera chez le particulier. [...] Comme il remerciera l'esprit de l'ingénieur qui, de la sorte, aura garanti plus de satisfactions à sa vie de peine ! [...] C'est une importante modification dans l'existence des citadins laborieux. Ajoutez une célérité nouvelle pour livrer les marchandises attendues au domicile des clients. En ce qui concerne l'alimentation, par exemple, une servante de quinze ans pourra distribuer en soixante minutes quelques dizaines de portions tenues chaudes au fond d'une boîte convenablement agencée.*

(Adam (P.), *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907, pp. 282-283)

[338] Sur le métro, voir Passion (L.), « Marcher dans Paris au XIX^e siècle », *art. cit.*, p. 43.

[339] Voir Fridenson (P.), « Le rôle de l'industrie automobile dans le développement de la France, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne au XX^e siècle », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 47, 1997, pp. 10-13.

[340] Adam (P.), *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907, p. 285

[341] « Zone », *Alcools*, *in* Appolinaire (Guillaume), *Œuvres poétiques*, Paris, Gallimard, 1962, p. 41.

[342] Souvestre (P.) et Allain (M.), *L'assassin de Lady Beltham*, Paris, Fayard, 1912, réédition, Paris, Robert Laffont, 1971, pp. 1-60.

[343] Mathieu Flonneau a fait un récit détaillé de ce concours dont nous nous inspirons (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 104-106).

de nombreuses formes de pare-boue à réduire les projections des roues d'autobus. Il est vrai que le XIX^{e} siècle avait forgé l'expression *sale comme une roue d'omnibus*, qui justifie que ce point soit un de ceux auxquels s'attaque, dès ses débuts, le monde automobile[344]. Un monde qui se devait d'ailleurs de se montrer vecteur de propreté et d'hygiène pour s'imposer[345]. Et cette civilisation de l'automobile, dont l'autobus est alors un des fleurons, met en scène sa propre modernité, puisque le concours fait la une des actualités cinématographiques[346].

Cette modernité, formée de vitesse, d'odeur de pétrole et de ronronnement de moteurs, est offerte à chacun, pour le désormais modique prix d'un billet d'autobus, ce qui permet finalement à nombre de citadins d'expérimenter ce qu'est le moteur à explosion et de comprendre l'intérêt du changement visible des revêtements de chaussée[347]. Nous partageons ici l'avis de Mathieu Flonneau selon lequel l'autobus, avec d'autres véhicules utilitaires, notamment pour les livraisons, a fourni à un large public une première expérience, voire une habitude, de la mobilité motorisée, quand seule une élite restreinte pouvait s'offrir une automobile individuelle[348]. Or, comme son collègue Marc Desportes l'a montré, ces premières expériences sont fondamentales pour la constitution de l'image d'un mode[349]. Le faible gabarit des premiers autobus atténuait d'autant les différences entre ces véhicules et les automobiles privées. Ainsi, un *designer* comme Raymond Loewy avoue devoir

[344] Elle est, par exemple, employée par Guy de Maupassant (« L'héritage », *in* de Maupassant (G.), *Miss Harriet*, Paris, Victor Havard, 1884, p. 141). Le passage à l'omnibus automobile n'avait guère arrangé la propreté des rues, au contraire ; à en croire l'élu du quartier de Saint-Georges, Paul Escudier, « *la rapidité de ces véhicules [les premiers autobus passant rue d'Amsterdam] fait jaillir la boue de tous côtés, souillant les devantures des magasins et inondant les piétons qui s'aventurent sur les trottoirs* » (*BMO*, procès-verbal du 20 octobre 1906). Ce que confirme son collègue du quartier de Rochechouart Ernest-Henri Barillier :

> *Je suis saisi à nouveau d'une pétition des commerçants de la rue de Rochechouart qui protestent avec énergie contre les méfaits des omnibus automobiles. Les roues de ces véhicules n'étant pas suffisamment habillées, il en résulte des éclaboussures telles que les devantures des magasins sont maculées de boue. [...] il est impossible à ces commerçants d'exposer aucune marchandise dehors. Les vitrines sont à ce point couvertes d'éclaboussures qu'il est impossible à certains moments de voir à l'intérieur des magasins. Les passants eux-mêmes sont aspergés par la boue des ruisseaux.*
>
> (*BMO*, procès-verbal du 27 février 1907)

[345] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 106.

[346] FI, *Actualités Gaumont, mai et juin 1913*.

[347] Le système automobile bénéficie de chaussées sur lesquelles le revêtement en pavé de bois se diffuse. La lutte contre la poussière joue d'ailleurs un rôle moteur dans la diffusion du goudron, l'avenue du bois de Boulogne en étant couverte dès 1907. Le revêtement, préalablement adapté aux sabots des chevaux, aux semelles cloutées des soldats et aux jantes ferrées des charrettes, se conforme aux nouveaux usages (voir Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *art. cit.*, *passim*).

[348] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile*, *op. cit.*, p. 45.

[349] Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, p. 12.

ses premières émotions de vitesse aux autobus parisiens[350]. Un extrait des *Hommes de bonne volonté* vient confirmer cette idée, à propos du personnage de Wazemmes[351] :

> *D'ailleurs, les autobus, qui dataient de peu, et qui étaient rares, avaient encore du prestige. Wazemmes les recherchait. Il leur devait à peu près toute son expérience pratique de l'automobile. La lecture d'un manuel devient beaucoup plus vivante, lorsqu'on est familier avec le bruit des changements de vitesse, avec la terrible trépidation d'un moteur qui travaille en première, avec les secousses des coups de freins, avec l'odeur des gaz brûlés.*

Jules Romains ayant toujours porté un intérêt particulier au caractère représentatif de ses personnages, au nom de l'unanimisme, nous ne pouvons que constater le rôle précoce et important qu'ont joué des véhicules autres que l'automobile individuelle, notamment les autobus, dans le passage vers un régime de mobilité où chacun ou presque put disposer de sa propre voiture. Ces objets facilitant la transition furent également aidés par les jeux de vocabulaire, entre héritage, reprise et invention de termes appelés, le plus souvent, à une longue postérité.

Changement de vocabulaire, du monde hippomobile au monde automobile

Au mode de transport automobile devait effectivement correspondre un vocabulaire nouveau. Les omnibus hippomobiles n'ayant jamais été appelés qu'*omnibus* depuis les débuts de la CGO, une appellation distinctive était nécessaire, pour souligner la nouveauté de ceux dotés d'un moteur et distinguer les deux modes, qui circulèrent sur un même réseau de 1906 à 1913 (voir p. 114). Certes, il y eut *omnibus automobile*, ce qui était une parfaite description technique de l'objet[352]. Mais elle était trop longue et le public s'empressa de la raccourcir en *autobus*. A moins que ce terme ne soit l'invention de Georges Aubert, qui déposa un projet de concession en 1905, commenté de la sorte par les élus municipaux : « *le pétitionnaire appelle ces voitures des "autobus". Ce nom est barbare, c'est le produit hybride d'un mot grec et d'une abréviation d'argot parisien. Mais la chose vaut mieux que*

[350] Comme l'explique Raymond Loewy dans ses mémoires :

> *En grandissant, cet amour de la vitesse pris des formes plus actives. Une des premières expériences en ce sens fut rendue possible par l'introduction à Paris des premiers "autobus". Elle fit l'événement et je voulais en être. Je me suis donc caché aux yeux du conducteur et j'ai fraudé entre deux arrêts, accroupi sur le pare-choc, la tête dépassant dans le vent, à la terrible vitesse de [32 km/h]. C'était sensationnel. C'était aussi dangereux. Cette expérience me conduisit à d'autres formes d'auto-hypnose par les transports, y compris mon premier vélo, et finalement à ma passion par excellence, la locomotive [...].*

(Loewy (R.), *Never leave well enough alone*, New York, Simon & Shuster, 1951, réédition, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002, p. 22)

Traduction personnelle de la version américaine :

> *As I grew older, this love of speed took more active forms. One early experiment in that direction was made possible by the introduction to the Parisian population of the first "autobus". It created a sensation and I wanted to be part of it. So I would hide myself from the conductor and steal a ride between stops, crouching on the bumper, head jutting forward in the wind at the terrifying speed of twenty miles an hour. It was sensational. It was also very dangerous. It led to other forms of transportation autohypnosis, including my first bicycle, and eventually to my heavenly passion, the locomotive [...].*

[351] Romains (J.), *Le 6 octobre*, Paris, Flammarion, 1932, réédition, 1958, pp. 234-235.

[352] L'entreprise exploitante conserva très longtemps l'appellation *omnibus automobile* pour désigner ses véhicules, le plus souvent abrégée en *O.A.*, ce qui cachait sa véritable signification et l'inutilité de la précision *automobile* au sein d'un parc qui était entièrement motorisé. L'expression se trouve encore après la Deuxième Guerre mondiale, quarante ans après l'apparition du mot *autobus* (note CMP du 8 août 1946 (ARATP, 1R 48)).

le nom[353]. » Si le terme fut quelque peu discuté, il s'imposa très vite, son emploi étant quasi hégémonique dès la Grande Guerre[354]. Le mot est d'ailleurs porteur de valeurs de vitesse, qui tranchent avec l'immobilisme associé aux omnibus du fait de l'attitude de la CGO[355].

Quant à son abréviation par aphérèse en *bus*, elle est relancée par la motorisation des premières lignes parisiennes. On en discute également dans les colonnes de *L'intermédiaire des chercheurs et curieux* en 1906[356]. Toutefois, cette forme extrêmement réduite du terme, qui existait en argot depuis longtemps, ne s'imposa réellement dans la langue courante qu'après la Deuxième Guerre mondiale[357]. En revanche, *bus* était largement utilisé à Londres bien avant la motorisation[358]. *Omnibus*, le terme latin venu du français, devint ainsi *'bus*, puis *motor'bus*, ou plus simplement *motor bus*, et, enfin, *bus* autour de la Grande Guerre[359].

Comment désigner le cocher de ce nouveau véhicule, désormais sans chevaux ? Alors que le terme *cocher* était universellement employé, plusieurs appellations virent le jour. Celle de *machiniste*, issue du monde de la vapeur, s'imposa dans le milieu professionnel au cours des années 1910, après une concurrence éphémère avec celle de *mécanicien*, et une confusion avec celle de *wattman*, qui désignait le conducteur de tramways et ne cachait pas son origine électrique (voir p. 147)[360]. Mais le grand public n'adopta pas cette lignée de la

[353] *BMO*, procès-verbal du 15 décembre 1905.

[354] *L'intermédiaire des chercheurs et curieux* témoigne des débats qui ont eu lieu à propos du nouveau terme. Deux extraits de l'année 1906 illustrent les arguments des parties opposées :

> *Autobus. – Les journaux annoncent la création dans Paris de nouvelles lignes d'*autobus. *Il ne s'agit pas d'obus partant tous seuls, mais bien d'omnibus automobiles. Je ne demande pas qu'on interdise la chose ; en usera qui voudra ; mais n'est-il pas permis de protester contre l'introduction dans notre langue d'un mot aussi monstrueusement hybride ?*

(*L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 54, n° 1 123, 10 septembre 1906, p. 337)

> *Autobus. – [...] Mais il est joli, tout à fait joli, ce mot ! Que lui reproche-t-on ? d'avoir perdu quelques-uns de ses membres à la bataille ? Mais s'il a meilleure grâce ainsi ?*
> *[...] Puisque* automobile omnibus, *trop long, n'aurait jamais été accepté du public, qu'il fallait l'amputer, mieux valait pratiquer l'opération tout de suite. Elle a réussi : le public se montre aussi satisfait du mot, qui est commode, que de la chose, qui ne l'est pas moins.*

(*L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 54, n° 1 129, 10 novembre 1906, p. 699)

[355] D'après Louis Duval-Arnould, « *il ne faut pas que la Compagnie des omnibus, passant d'un excès à l'autre, nous étonne maintenant par une dangereuse rapidité et justifie, par les allures de projectiles que donnent certains de ses mécaniciens à ses nouvelles voitures, leur surnom d'"autobus"* » (*BMO*, procès-verbal du 30 novembre 1906).

[356] Voilà ce que publie ce journal en octobre 1906 :

> *Autobus. – Ce mot excite la sympathique curiosité d'un correspondant anglais de Notes and Queries, et cela se comprend, le mot bus étant depuis longtemps d'usage courant en Angleterre pour désigner les voitures publiques.*
> *Quand à moi, vieux parisien, je n'ai jamais, dans aucune classe de la société, entendu personne se servir du mot bus.*
> *Du reste je n'ai pas la prétention de m'élever contre l'éclosion spontanée de ce néologisme qui, au point de vue étymologique, figurera en bonne place avec beaucoup d'autres servant à désigner en drogueries, cirages spéciaux, etc., etc.*

(*L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 54, n° 1 128, 30 octobre 1906, p. 653)

[357] Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, *op. cit.*, pp. 124-125. Le terme *bus* est par exemple employé entre guillemets dans un article de 1943 (Renard (J.), « "Le cri du peuple" à Bobigny dont les habitants réclament ainsi que ceux de Drancy des autobus-navettes que l'on tarde à leur accorder », *Le cri du peuple*, 6 juillet 1943).

[358] *BMO*, procès-verbal du 15 décembre 1905.

[359] Voir, par exemple, « The passing of the London horse'bus », *art. cit.* ou « The victory of the motor'bus », *The Auto Motor Journal*, 4 novembre 1911.

[360] *Mécanicien* et *wattman* sont, par exemple, couramment employés au cours des débats du Conseil municipal (*BMO*, procès-verbaux des 30 novembre 1906 et 6 février et 18 novembre 1907). Selon Paul-Émile Littré, en 1872, le machiniste est « *celui qui invente, construit ou conduit des machines* » (Littré (P.-É.), *Dictionnaire de la langue française*, *op. cit.*).

vapeur et opta pour l'appellation développée pour l'ensemble des véhicules automobiles : *conducteur*. Reste que dans le monde de l'omnibus, ce terme désignait, non pas celui qui conduit, mais celui qui encaisse. Un transfert d'appellation se produisit donc, puisque le conducteur devint, également au cours des années 1910, le *receveur*, appellation semble-t-il déjà en usage dès les années 1870 et peut-être auparavant, selon Paul-Émile Littré[361].

Le vocabulaire traduit donc le passage d'une civilisation à une autre, même si l'héritage de l'omnibus pèse très lourdement sur l'autobus, de ce point de vue, comme dans bien d'autres domaines[362]. Autre changement d'habitude, l'unification des livrées des autobus de la CGO, en vigueur depuis la deuxième vague de motorisation de 1911 à 1913. Les couleurs vert et crème alors retenues viennent effacer un système complexe hérité des multiples compagnies en activité avant la CGO, qui permettait de reconnaître l'omnibus à sa couleur[363].

Ce dernier exemple est révélateur des ambiguïtés que comporte la motorisation du système hippomobile, dans la mesure où l'unification des livrées des véhicules s'opère au détriment des informations que les habitués pouvaient obtenir à la simple vue d'un omnibus. Il existe donc bien une tension entre le mobile et le fixe, ou, autrement dit, entre les éléments moteurs et les freins du nouveau système.

---

[361] « *Receveur est le nom de celui qui reçoit l'argent dans les omnibus* », indique Paul-Émile Littré (*idem*). Quant à *machiniste*, voilà ce qu'en écrit un correspondant de *L'intermédiaire des chercheurs et curieux* :

> *Évidemment* motorman *nous aurait choqués. Mais enfin, ... machiniste !... [...] Il y a* chauffeur *; il y a* cocher *; mots dont on ne veut pas. Il y aurait bien* conducteur. *En gens d'esprit nous avons décrété que le* conducteur *était l'homme qui ne conduisait pas la voiture, mais changeait de la monnaie... Appeler celui-ci* receveur *serait une révolution. Alors ?*

(de Fontenay (G.), « Machiniste », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 63, n° 1 281, 30 janvier 1911, pp. 105-106)

Au cours de l'entre-deux-guerres, les appellations sont stabilisées, comme en témoigne cet extrait d'une lettre de la société Citroën adressée à la Préfecture de la Seine le 14 mars 1932 : « *Nos autobus seront conduits par un Conducteur qui fera, en même temps, fonction de receveur* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[362] Le monde de l'automobile a ainsi conservé certaines expressions de son passé hippomobile. C'est le cas dans le domaine des transports publics parisiens, comme l'illustre, notamment, le terme *haut-le-pied*. Il désigne les trajets effectués en dehors du service commercial, c'est-à-dire sans voyageurs, par exemple entre le dépôt et la tête de ligne. Son origine est liée au fait que ces trajets se parcourent bien plus facilement pour les chevaux, qui, dès lors peuvent lever le pied plus haut, que lorsque leur véhicule est chargé de voyageurs, et qu'ils sont alors contraints de *raser le tapis*, c'est-à-dire laisser traîner leurs sabots. Le linguiste Loïc Depecker signale une étymologie populaire automobile venue se surajouter : en haut-le-pied, le machiniste n'ayant pas besoin de s'arrêter pour laisser monter et descendre les voyageurs, il pourrait garder le pied haut sur ses pédales (Depecker (L.), « Pour les jargons », *Meta*, vol. 39, n° 4, 1994, p. 738). Nous suivons ici Loïc Depecker dans l'idée que l'étymologie hippomobile est bien plus convaincante et qu'elle ne fait que refléter une filiation très forte entre omnibus et autobus. Notons enfin que le terme *haut-le-pied* est encore largement utilisé de nos jours à la RATP, très souvent dans sa forme abrégée *HLP*.

[363] Pour une description des couleurs des différentes lignes, voir Pinchard (J.), *Le compteur kilométrique parisien ou dictionnaire des rues de Paris*, *op. cit.*, pp. 1-5. L'écrivain Joris-Karl Huysmans révèle l'importance de ces couleurs dans le paysage urbain :

> *Et cette partie de la place [Saint-Sulpice] l'intéressait, avec sa vue de gens vacillant sur leurs pieds, la main au chapeau, sous la tourmente, près des grands omnibus de la Villette, dont les larges caisses rouge-brun s'alignent, au ras du trottoir, devant l'église.*
> *La place s'animait, mais sans gaieté et sans fracas ; les fiacres dormaient à la station, devant un cabinet à cinq centimes et un trinckhall ; les énormes omnibus jaunes des Batignolles sillonnaient, en ballottant, les rues, croisés par le petit omnibus vert du Panthéon et par la pâle voiture à deux chevaux d'Auteuil.*

(Huysmans (J.-K.), *A vau-l'eau*, Bruxelles, Kistemaeckers, 1882, réédition, Paris, Mozambook, 2002, p. 37)

La dialectique entre mobile et fixe ou les freins du nouveau système

Effectivement, l'étude de cette courte période, de 1900 à 1914, aux bouleversements profonds illustre pour la première fois dans le siècle l'idée que le développement des objets de mobilité s'accompagne de celui d'éléments tendant à freiner cette mobilité nouvelle. De notre point de vue, le nouvel objet, en ce début de XX^{e} siècle, est l'omnibus automobile. Porteur d'une aura nouvelle, il apporte indéniablement une vitesse inédite, en pointe jusqu'à environ 20 km/h, loin des 7 à 8 km/h des omnibus hippomobiles. Vitesse qui s'accrut avec les progrès techniques successifs. Ce gain de mobilité ne s'opère pas sans certaines contreparties, que la réforme de 1910 entérine. Premièrement, l'arrêt à la demande, règle générale depuis Stanislas Baudry, est supprimé. Cette pratique, qui donnait au service d'omnibus une finesse de desserte comparable à celle des modes individuels, s'avère incompatible avec le nouveau système de mobilité automobile. Paradoxe ? C'est au nom de la fluidité que les élus instaurent des arrêts fixes[364]. A la fluidité de la progression de l'omnibus, du moins théorique, succède donc le rythme de celle de l'autobus, ponctué par les arrêts. Ce dont l'écrivain Marcel Sauvage et le peintre Max Jacob s'inspirent juste après la Première Guerre mondiale dans leur *Voyage en autobus, Où il est parlé des 24 stations de Montmartre à Saint-Michel*[365].

Autre victime de la fluidité, le système de la correspondance, lui aussi présent de longue date dans l'espace parisien. Sa suppression prive une partie de la population de sa capacité à se déplacer, puisque les trajets avec correspondance, très fréquents, deviennent bien plus chers, notamment au regard des trajets simples, dont le prix a baissé, et des trajets en métro, pour lesquels la correspondance est offerte. Ainsi, en 1910, effectuer un trajet en 2^{e} classe en métro revenait à 15 centimes (0,52€ de 2006) quel que soit le nombre de correspondances, quand un trajet en 2^{e} classe en autobus comprenant une correspondance, pouvait coûter jusqu'à 30 centimes (1,04€ de 2006), selon le nombre de sections parcourues. Si elle peut être comprise comme la volonté, plus ou moins nette,

[364] L'un d'eux pourtant est conscient du paradoxe : « *il ne faut pas perdre de vue, cependant, que l'omnibus, par définition même, doit pouvoir être pris ou quitté très facilement* » (*BMO*, procès-verbal du 12 avril 1906). La détermination des arrêts donne d'ailleurs lieu à de lourdes négociations, où chaque conseiller demande de nombreux arrêts mais conteste ceux des autres quartiers (voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 282).

[365] Sauvage (M.), *Voyage en autobus, Où il est parlé des 24 stations de Montmartre à Saint-Michel, avec 4 images de Max Jacob*, Paris, Liber, *ca.* 1920, 50 p. Le premier poème de ce recueil s'appuie d'ailleurs sur ces changements dus à la motorisation que ce soit les stations, le tarif ou la machine, tout en rappelant l'éternel *complet* :

> ***LA MOUETTE***
> ***OU***
> ***L'ADIEU DES MOUCHOIRS***
>
> *AUTOBUS*
> *le voyage impossible que l'on fait*
> *entre les deux collines*
> *Tout est changé déjà*
> *les stations le tarif et la machine*
> *Le ciel se disloque au fond des miroirs*
> *printemps pomme et l'hiver de porcelaine...*
>
> *La vie s'en ira le long des vitres*
>
> *tels sont les reflets de l'aventure*
> *... « 97 et c'est complet ! »*

(*ibid.*, p. 9)

de réserver le réseau d'omnibus aux trajets courts et celui de métro aux plus longs, en répondant à l'idée de séparation des flux, cette tarification réduit la capacité globale de mobilité du système.

Enfin, les bureaux de correspondance sont eux aussi largement abandonnés, certains étant conservés pour servir d'abris. Ceux qui étaient *en boutique*, et donc loués par la CGO, sont supprimés. Ils ne sont pourtant pas uniquement devenus inutiles du fait de la suppression des correspondances, puisque leur rôle ne s'y limitait pas (voir p. 121)[366]. Il eût été possible de conserver un agent aux points importants du réseau, chargé de l'information, de la vente de tickets et d'autres tâches. Le développement d'un système de circulation à droite rend cette idée obsolète, puisqu'il eût alors fallu dédoubler les différents bureaux, où jusque-là s'arrêtaient les omnibus allant dans les deux directions. La solution s'imposa : réduire au maximum ces bureaux devenus, semble-t-il, inutiles. Ce qui se traduisit par une baisse de la qualité de service et un défaut d'information sur le réseau routier, notamment face au métro[367]. L'omnibus automobile se signalait désormais par des panneaux bleus où des lettres blanches indiquaient sobrement : « *Omnibus automobiles – Arrêt* », un résumé du rythme régnant désormais sur le réseau.

Ainsi, l'autobus, forme nouvelle de la mobilité en ville, est révélateur de la place qu'occupent les réseaux et la consommation dans la vie urbaine[368]. L'exemple de la mobilité illustre que la Belle Époque n'est pas figée mais bien une période innovante et de progrès y compris social. Toutefois, l'idée que l'amélioration des transports peut contribuer à transformer la société urbaine, jusques et y compris les liens entre individus, est encore restreinte à certains cercles. Si elle se retrouve, de façon implicite, dans les discours et actions des édiles de cette Belle Époque parisienne, elle se heurte au manque de vision régionale[369]. Ainsi, la réforme de 1910 est importante mais constitue tout juste une mise à niveau des transports de surface. Comme l'a remarqué Pierre Bouvier, elle ne répond

[366] La distribution de numéros d'ordre, qui était une de leurs attributions, fut déléguée à une boîte où se servaient les voyageurs, idée avancée dès 1907 au Conseil municipal, puis, dans les années 1920 à une machine (voir p. 239).

[367] Voir le compte-rendu de la séance du 27 mai 1910 de la commission mixte de contrôle de l'exploitation des tramways municipaux et des omnibus, où la CGO, représentée par André Mariage, insiste pour une suppression rapide des bureaux (AP, Pérotin/10 331/56/1/277).

[368] Le géographe contemporain des faits Jean Brunhes a très bien décrit le rôle que tiennent les réseaux dans la ville haussmannienne parachevée (Brunhes (J.), « Du caractère propre et du caractère complexe des faits de géographie humaine », *Annales de géographie*, vol. 22, n° 121, 1913, pp. 4-5) :

> *Mais c'est surtout par la circulation multiforme que s'exprime le caractère collectif de la grande agglomération moderne : celle-ci ne peut exister que par celle-là ; c'est la circulation seule qui lui permet de vivre. [...] Tâchons d'apercevoir un instant Paris dans sa réalité de circulation : que de réseaux superposés et entre-croisés ! Ceinture de chemins de fer, réseaux de trains, d'omnibus et d'autobus, réseaux souterrains et aériens du Métropolitain et du Nord-Sud, réseaux de fils télégraphiques et de fils téléphoniques, réseau pneumatique, réseaux des secteurs électriques de force et de lumière, réseau des conduites d'eau et réseau des égouts [...]. Or ces filets enchevêtrés, apparents ou dissimulés, mais dont la réalité, si elle était partout visible, nous apparaîtrait comme un "tissu" énorme et inégal de fer, de fonte, de cuivre ou de plomb, plus compliqué et plus ordonné tout à la fois que la plus emmêlé des toiles d'araignée, voilà par excellence l'expression matérielle de ce qu'il y a de commun, de lié, de solidaire dans ces amas de vies individuelles et de cellules familiales, qui, juxtaposées et serrées en un point de l'espace, créent cette excroissance de surface, cette tache bigarrée, cette espèce de tumeur géographique que nous appelons une ville.*

[369] Saunier (P.-Y.), « Où l'auteur propose un plan de travail pour une histoire dite sociale de l'aménagement urbain », *art. cit.*, pp. 34-35.

pas aux besoins à venir, notamment en banlieue, où s'effectuent, selon ses travaux, 20 % des déplacements en 1906, mais 39 % en 1931, du fait de l'industrialisation de la couronne parisienne[370]. Les limites de cette réforme, qui n'est pas inscrite dans un cadre régional, rappellent l'échec des tentatives de suppression de l'octroi à la même époque[371]. Ainsi, alors que l'autobus, en tant que véhicule, marque une indéniable avancée, en tant que réseau et offre de service, il semble accuser un certain retard que la STCRP entreprit de combler après la Grande Guerre. Outre-Manche, Londres a d'ailleurs fait preuve d'un dynamisme bien plus fort que Paris, ce qui est d'autant plus étonnant que la société automobile parisienne de l'époque est probablement la plus dynamique du monde. Les contraintes administratives, liées au monopole de la CGO, ont probablement freiné ce mouvement et contribué à la perte du *leadership* parisien[372]. La Belle Époque parisienne, si elle a connu une massification des transports, demeure donc dans une certaine ambiguïté, entre modernité technique, pratiques artisanales et culture de masse[373]. Une ambiguïté qui ne résista que résiduellement aux effets de la Première Guerre mondiale.

[370] Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports*, *op. cit.*, pp. 30-31.

[371] Lacombrade (P.), « Chronique d'une réforme avortée : l'échec de la suppression des octrois parisiens à la Belle Époque (1897-1914) », *Recherche contemporaine*, n° 5, 1998-1999, pp. 77-107.

[372] Paris accuse également un retard sur Londres, Berlin et surtout New York et Chicago en matière de sécurité et de régulation des flux (Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, p. 216). Plus généralement, la massification et la motorisation des transports publics urbains à la Belle Époque est une réalité pour de nombreuses villes d'Europe occidentale (voir Pinol (J.-L.) (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, *op. cit.*, vol. 2, pp. 198-202).

[373] Voir Corbin (A.), *L'avènement des loisirs*, *op. cit.*, p. 152.

Chapitre 2
De la Grande Guerre aux Années folles, la constitution de l'autobus comme système moderne

La guerre de 1914 éclate alors que la mobilité parisienne est en plein essor. Le réseau d'omnibus vient d'achever sa motorisation et propose une offre de transport bien meilleure qu'avant 1900, les fréquences et la capacité étant accrues, les tarifs abaissés. Même si nous plaidons pour une approche sociale et culturelle de notre sujet, nous entendons démontrer que l'événement géopolitique joue ici un rôle déterminant dans le domaine de la mobilité parisienne en général et des transports en commun en particulier, pendant le conflit et bien longtemps après lui[1]. Le front constitue un véritable test permettant aux autobus de montrer leur efficacité et leur souplesse, tandis qu'ils délaissent Paris. Surtout, des difficultés matérielles et financières que génère la guerre, naît une situation nouvelle, celle d'une entité unique, le Département de la Seine, qui délègue à une société unique, la STCRP, l'exploitation des transports collectifs de surface. Les enjeux se portent alors sur une modernisation d'un système automobile qui n'avait pas eu le temps avant la guerre de trouver véritablement une place stable dans le paysage parisien. Nous proposons ainsi d'analyser l'action des pouvoirs publics et de l'exploitant comme le développement d'une politique ambitieuse des transports parisiens, de nouveaux services répondant à des besoins anciens et nouveaux des citadins. Mais c'est aussi le réglage de ce système sur la ville existante, encore très marquée par le XIX^{e} siècle, qui se joue dans ces années 1920. Un réglage qui a recours à des outils traditionnels, mais également à une vision nouvelle d'un espace public, où prime la circulation et où l'autobus tente de se forger une image irréprochable.

I. La Grande Guerre, facteur de modernisation ?

A l'été 1914, la guerre vient chambouler une situation à peine stabilisée, en touchant prioritairement le mode de transport le plus récent, l'autobus. En effet, métro et tramways ne sont d'aucune utilité directe pour les militaires, qui ne les réquisitionnent donc pas, et bénéficient d'une énergie, l'électricité, dont l'approvisionnement est plutôt aisé. En

[1] Cette sensibilité de la ville aux « *contextes d'exception* » est d'ailleurs notable pour de nombreuses villes européennes (Pinol (J.-L.) (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Le Seuil, 2003, pp. 179-181).

revanche, l'exploitation du réseau d'autobus est suspendue dès la déclaration de guerre, les véhicules se retrouvant par centaines au front, et souffre, une fois quelques lignes rétablies à Paris, de carences en carburant. D'autres modifications de l'exploitation sont communes à tous les réseaux entrés en économie de guerre et caractérisés, notamment, par la féminisation des emplois.

Le constat général est donc celui d'un coup d'arrêt porté à la modernisation en cours de la mobilité parisienne par ce conflit mondial. Si cette idée est indéniable à court terme, nous proposons de revoir le rôle qu'a eu la Grande Guerre dans l'histoire des transports parisiens, en insistant sur les éléments qu'elle a catalysés. Au sortir de 1918, la *tabula rasa* qu'ont connue les transports de surface est peut-être bien plus forte que celle de 1910, puisque les compagnies exploitantes sont ruinées, les concessions refondues et les pouvoirs publics contraints de s'impliquer directement dans ce secteur. Le nouvel exploitant, la STCRP, se retrouve ainsi en 1921 à la tête d'un réseau unifié de tramways et d'autobus, tout en prenant réellement en compte la construction d'une politique de l'offre, que la CGO n'avait pas su créer. La Grande Guerre use donc, selon l'expression employée par le démographe et économiste Alfred Sauvy pour la Deuxième Guerre mondiale, de « *son admirable pouvoir de résoudre les problèmes les plus complexes en en détruisant les données*[2]. »

A. Le système de l'autobus au service des troupes alliées

A Paris, l'exploitation est interrompue le samedi 1er août 1914 à 17 h, alors que la mobilisation générale est annoncée par le tocsin partout en France dès 16 h. Le lendemain, 264 autobus sont envoyés vers la frontière de l'Est pour servir au transport des troupes ; 770 autres sont affectés au ravitaillement[3]. Ces réquisitions s'opèrent selon un plan établi en 1913, dans un contexte où la France préparait la revanche, accentué par l'arrivée au pouvoir du républicain nationaliste de centre-droit Raymond Poincaré[4]. Nous n'avons pas trouvé trace de dédommagements éventuels de la part des pouvoirs publics. Les véhicules sont conduits par les machinistes réquisitionnés. Ils trouvent ainsi un nouveau rôle, celui de transport de troupes, dans lequel ils s'illustrèrent surtout pendant la bataille de la Marne en septembre 1914, mais également à Verdun et dans la Somme en 1916, jusque dans les Alpes en 1917 et sur l'ensemble des champs de bataille de 1918. Mais bien d'autres rôles furent confiés aux 2 653 autobus mis à disposition de l'armée par la CGO tout au long de la guerre.

[2] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p. 32.

[3] Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, Lyon, Imprimerie L. Bourgeon, 1905, p. 53. Pour des images de la mobilisation, voir PRATP, 241 662 et 241 675.

[4] En 1870, le matériel et la cavalerie de la CGO n'avaient pas été réquisitionnés, mais la compagnie avait vendu à prix avantageux une partie de ses chevaux à l'armée et avait produit dans ses ateliers 40 chariots et charrettes, 27 voitures d'ambulance et 35 affûts d'artillerie et de marine (Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP. L'aventure cachée des transports parisiens*, Paris, RA Manufacture, 1985, p. 7 ; Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 60).

L'autobus parisien au front, un véhicule polyvalent

L'utilisation des autobus dans les tous premiers jours du conflit, pour l'acheminement des troupes sur le front comme pour leurs déplacements au cœur même des combats, est attestée par de nombreux clichés[5]. Ce que confirme le premier correspondant britannique témoin d'un affrontement franco-allemand, celui du *Guardian*, en août 1914[6] :

> *J'ai dormi un moment dans un coin sur le sol entouré par [les soldats]. Les autobus se sont succédé toute la nuit ralliant ce petit hameau. [Les] vrombissements et le vacarme des véhicules motorisés rappelaient que les autobus ramenaient toujours plus de troupes. Les véhicules appartiennent à la Compagnie générale des Autobus de Paris.*
> *[...] Les Français [...] dépendent de leurs autobus pour se regrouper rapidement quand l'ennemi porte son attaque principale.*

Par la suite, les autobus trouvèrent différentes utilisations, notamment celle, célèbre pour avoir été largement médiatisée, de ravitaillement en viande fraîche, autrement appelée *RVF*, sigle peint sur les flancs des véhicules[7]. D'autres utilisations furent faites des autobus, en particulier comme ambulances de la Croix rouge[8]. Enfin, ils furent également employés à l'arrière pour des missions liées au conflit, comme l'évacuation des enfants parisiens, largement médiatisée par les actualités cinématographiques[9]. Ces différentes missions des autobus parisiens sont visibles sur les images disponibles, photographies et cartes postales qui donnent par exemple à voir des files d'autobus traversant les villages ou la campagne du Nord-Est de la France pour assurer le déplacement des soldats (voir fig. 44, p. 194 et fig. 45, p. 195)[10].

Plus généralement, l'utilisation des véhicules automobiles dans le contexte de la guerre a lieu tous azimuts : taxis de la Marne, auto-mitrailleuses, chars d'assaut créés par Renault en 1916, épisode de la Voie sacrée qui permit d'alimenter Verdun en hommes, vivres et matériel depuis Bar-le-Duc... Ce qu'illustra d'ailleurs la cérémonie du 14 juillet 1919, où

[5] Pour les détails de l'utilisation des véhicules pour transférer des soldats, voir *ibid.*, vol. 1, pp. 123-124. Les photos PRATP, 241 726 et 241 728 montrent les troupes sénégalaises transportées par les autobus.

[6] « With the French Army », *The Guardian*, 18 août 1914. Traduction personnelle de la version anglaise :

> *I slept for a time in a corner of the floor surrounded by [the soldiers]. Motor-'bus after motor-'bus has been rolling up to this little collection of houses all night. [The] clang and racket of the motor engines tell that the 'buses are going back after more troops. The vehicles belong to the Compagnie General de Auto-'bus de Paris.*
> *[...] The French [...] depend upon their motor-'buses to help in rapid concentration when the enemy makes his main attack.*

[7] Ces autobus furent aménagés en véhicules de transport de carcasses animales, les sièges étant remplacés par des crochets de boucher et les vitres par des parois opaques (voir PRATP, 241 669, 241 671 et R 1 034).

[8] L'usage le plus insolite des autobus parisiens fut probablement celui de station colombophile. Les pigeons voyageurs, fortement utilisés par les deux camps, étaient ainsi transportés en fonction des besoins de la troupe et permettaient d'assurer le transfert de renseignements. Le bas de caisse de l'autobus, surnommé *araba*, contenait une réserve de grain et d'eau, ainsi qu'un logement pour le soigneur, alors que le haut du véhicule avait été transformé en pigeonnier. Des autobus londoniens ont également été aménagés en stations colombophiles (voir Taylor (S.), *A journey through time, London Transport Photographs 1880 to 1965*, London, Laurence King Publishing, 1992, p. 41).

[9] FI, *Paris 14-18, 1. La vie quotidienne.*

[10] Voir également Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 124-125.

[11] Carte postale (collection personnelle).

Fig. 44 – *Des autobus parisiens à Stenay (Meuse) (1914)*[11]

derrière les maréchaux Ferdinand Foch et Joseph Joffre à cheval défilèrent des véhicules automobiles variés[12]. La Grande Guerre fait ainsi entrer le transport automobile dans les usages et l'histoire militaires, les réquisitions permettant à l'armée de disposer rapidement de plusieurs centaines de véhicules complétant son faible parc de 1914[13]. Sous cet angle, les réticences exprimées lors de la motorisation de la CGO ou d'autres services, et donc de l'abandon d'une cavalerie civile mobilisable, révèlent leur manque de vision prospective[14]. Le constat de l'intérêt des véhicules automobiles est pourtant rapidement dressé par les contemporains, comme, en 1915, dans les colonnes du *Railway and travel monthly* : « *l'utilisation des véhicules routiers motorisés pour le transport rapide des troupes et du matériel, des munitions et de l'intendance est l'élément le plus remarquable de la guerre actuelle*[15]. »

[12] Pour voir des extraits cinématographiques de ces différents usages et de ce défilé, consulter FI, *L'automobile est mobilisée.*

[13] Comme l'a noté le politiste Guillaume Courty, il y avait une forte proximité entre le milieu automobile et le monde militaire, notamment au sein du service automobile de l'armée, où fut mobilisé « *le "capitaine" Mariage* », directeur général de la CGO (Courty (G.), « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, n° 10-11, 1990, p. 18) Sur le rôle d'André Mariage, capitaine d'artillerie territoriale, dans l'organisation de la production militaire aux ateliers de Championnet, voir Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP*, *op. cit.*, pp. 56-63.

[14] Ces réticences sont présentes dans des ouvrages de spécialistes du domaine, comme sous la plume du juriste Albert Mauras, en 1905 :

> *Toutefois, faisons observer qu'il y a, peut-être, un intérêt supérieur à conserver la cavalerie de la Compagnie générale des Omnibus : la disparition des nombreux chevaux de cette Compagnie, mobilisables en temps de guerre surtout pour les services de l'artillerie, pourrait porter un certain préjudice à la défense du pays.*

(Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, *op. cit.*, p. 220)

Du côté londonien, le *War Office* avait également exprimé ses inquiétudes du fait du retrait des omnibus à chevaux. Les troupes britanniques avaient en effet bénéficié de l'apport de chevaux de la LGOC lors de la guerre des *Boers* de 1899 à 1902 (voir Glover (J.), *London Transport, Buses and trains since 1933*, Shetterton, Ian Allan Ltd, 1988, p. 9).

[15] « London, Motor Buses and the War », *The railway and travel monthly*, vol. 10, janvier 1915, p. 30. Traduction personnelle de la version anglaise : « *the use of road motors for the conveyance of troops and the transport of materials, ammunition and stores in a speedy manner has been the outstanding feature of the present war.* »

[16] *L'album de la guerre, 1914-1919*, Paris, *L'Illustration*, 1921, vol. 2, p. 1 108.

Fig. 45 – *Autobus parisiens affectés au transport de troupes (*ca. *1914)*[16]

Le rôle des autobus au front est relaté par les témoins contemporains, ou repris plus tard dans les souvenirs de guerre. Ils ont leur place dans le paysage du poilu, surtout au début du conflit, avant qu'il ne prenne la forme d'une guerre de tranchées. Les autobus forment des colonnes, qui avancent sur les routes de l'Est et du Nord de la France, maintenant un intervalle fixe entre chaque véhicule. Les déplacements se font souvent de nuit, parfois tous phares éteints à l'approche de la ligne de front, ou cachés par la forêt, telle celle de Compiègne (voir fig. 46, p. 196). Les récits que nous avons pu en trouver exaltent systématiquement ces autobus sous le nom de leur ligne, Madeleine – Bastille ou Passy – Bourse étant souvent identifiés par les soldats comme des objets familiers (voir p. 61). Célèbres chez les Parisiens, mais aussi bien connus des provinciaux, pour qui les noms de ces grandes lignes sont fameux, ils jouissent de l'ancienneté de l'omnibus hippomobile, l'appellation par les têtes de ligne brouillant aisément la distinction entre la traction hippomobile et la toute récente traction automobile. L'autobus fait ainsi partie de l'imaginaire des poilus, qui l'introduisent dans leurs mythes, leurs fantasmes et, à en croire le poète Guillaume Apollinaire, leurs rêves[17] :

> *Le long stationnement que la guerre a imposé aux soldats a fait éclore sur le front un certain nombre de superstitions et tout un folklore mystique ou profane [dont] l'autobus de rêve. J'en ai entendu parler pour la première fois par les poilus d'une batterie composée de gens du Nord. Ils m'affirmèrent que ceux qui avaient été tués à la batterie [...] avaient la veille ou l'avant-veille rêvé d'un autobus. [...] Il ne faut pas rire de ces petites superstitions.*

Les autobus, même transformés pour différents usages, restent porteurs de leur identité parisienne. Que ce soit par leur *design*, leurs appellations ou tout simplement leur motorisation, à une époque où ils sont une spécificité parisienne, ils portent avec eux un

[17] Apollinaire (G.), « Contribution à l'étude des superstitions et du folklore du front », *Le Mercure de France*, 16 février 1917.

peu du Paris quotidien comme de l'imaginaire parisien, partagé par l'ensemble des Français[18]. L'utilisation des autobus parisiens au front a d'ailleurs donné naissance à une riche iconographie, notamment à de nombreuses cartes postales présentant ces objets ordinaires dans des contextes ou des usages peu courants (voir fig. 44, p. 194)[19]. Ils sont présentés sous forme de convois, garés en bataille, en partance ou en route, ou seuls avec un groupe de soldats, qui s'affairent ou posent fièrement devant leur machine ou sur la plate-forme arrière. Mais cette iconographie présente également des véhicules ayant souffert des désastres de la guerre : criblés de balles, dans un trou d'obus, dans la poussière, ces autobus qui sont neufs, puisque mis en service en 1911-1913, vieillissent prématurément[20].

Fig. 46 – *Les autobus parisiens dans la forêt de Compiègne (1915)*[21]

Néanmoins ces autobus au front ne sont qu'une figure secondaire de la guerre, vite tombée dans l'oubli et qui n'a pas accédé à un statut de légende parisienne. Seule l'armée semble ne pas avoir oublié l'efficacité des autobus, puisqu' en 1925 elle signa avec l'exploitant parisien une convention amiable de réquisition en cas de nouveau conflit. Pourquoi l'autobus au front a-t-il disparu de la mémoire collective ? Aucune explication évidente ne s'impose, tout juste pouvons-nous proposer quelques pistes. La première est que les autobus ont été rapidement supplantés dans l'imaginaire par d'autres véhicules ou épisodes automobiles, les taxis de la Marne, la Voie sacrée, où ils furent noyés parmi les 8 000 véhicules impliqués, et les chars. Leur utilisation au front se fit d'ailleurs de moins en moins fréquente, du fait de leur état de forte détérioration et de l'équipement progressif

[18] Des omnibus automobiles ont roulé en province vers 1907, dans un contexte interurbain, voire rural, mais de façon épisodique. Dans les grandes villes françaises en dehors de Paris, les dessertes importantes sont assurées par le tramway. Ainsi, l'autobus ne présente pas un marché très intéressant en province. Il ne se développa qu'après la guerre et fut plutôt employé comme un complément au tramway, pour prolonger une ligne, par exemple. Il roula donc sur des lignes à faible trafic ou provisoires. Les autobus provinciaux développés dans les années 1920 furent des Schneider H, comme à Paris, puisque ce modèle était le seul à être bien connu en France. Ils arboraient d'ailleurs un logo *CGO Schneider* à l'avant du châssis. Ils étaient carrossés par la SCEMIA sur le modèle parisien (Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, p. 140).

[19] La photo PRATP, 28 053 montre que les habitants des villages traversés posaient avec les soldats devant les autobus.

[20] Voir les photos PRATP, 241 741 et 241 743 montrant des autobus détruits au Chemin des Dames en 1917.

[21] Carte postale (collection personnelle).

de l'armée en poids lourds. Deuxième piste, le fait que l'après-guerre soit une période de reconstruction complète pour les transports de surface, aussi bien sur le plan des véhicules que des institutions, si bien que la CGO se retire de la scène du transport parisien et, avec elle, le principal acteur qui aurait pu alimenter la possible légende des autobus au front.

Autobus parisiens et taxis de la Marne, une image efface l'autre

Deux comparaisons s'imposent ici. La première est française, parisienne même : les taxis de la Marne. Elle illustre le lien qu'a pu tisser Paris avec un autre mode de transport, lui aussi récemment motorisé. Le récit des faits et la mise en valeur du rôle des chauffeurs, plus que des véhicules eux-mêmes, ont été écrits par l'historien Mathieu Flonneau[22]. Depuis le début du mois de septembre 1914, l'armée avait constitué une réserve de taxis et s'était assuré la mise à disposition de ces véhicules, qui devaient alors refuser les courses des particuliers. Après la défaite alliée sur la frontière, l'avancée des troupes allemandes menace fortement Paris. Le 6 septembre 1914, 6 000 hommes de renfort sont donc transportés sur la Marne par 1 800 taxis, contribuant ainsi à la victoire remportée par les troupes françaises lors de la bataille de la Marne, qui écarta de Paris la menace d'une occupation allemande, déjà survenue en 1870. Au volant de leur propre véhicule, les chauffeurs furent rétribués pour cette course et non pas réquisitionnés.

Cet épisode est véritablement érigé en légende, au-delà du rôle quantitativement limité qu'on joué ces véhicules, d'abord par les chauffeurs eux-mêmes, puis par un élan plus large, parisien et national, notamment porté par Renault : les taxis prennent part au défilé du 11 novembre 1920, un véhicule entre aux Invalides et un hommage leur est rendu dans les mémoires du maréchal Joseph Gallieni, publiés la même année[23]. Les récits de cette épopée illustrent l'idée que les taxis colportent sur leur route leur caractère parisien, qui se caractérise par l'indiscipline et un penchant batailleur. Il en va de même des autobus parisiens, porteurs de signes communs, comme la plate-forme arrière, ou plus particuliers, tels les indices de ligne. Ils sont donc directement identifiables et identifiés. Plus largement, la victoire alliée a contribué à dissoudre l'image aristocratique et sportive de l'automobile grâce à son efficacité au service du pays dans son ensemble et à la diffusion de sa figure devenue plus proche et familière des Français[24]. Pour leur part, les modes collectifs motorisés, en l'occurrence l'autobus, connaissaient déjà un usage massif et leur utilité était déjà prouvée. Toutefois, l'efficacité du moteur fut définitivement démontrée lors du conflit, ce qui contribua largement à l'imposer dans le contexte parisien de l'après-

[22] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, pp. 178-189. Voir également Boudou (Anne), *Les taxis parisiens, de la fondation des usines Renault aux taxis de la Marne*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Philippe Vigier, Université Paris X Nanterre, 1982, 330 p.

[23] Voir Gallieni (J.), *Mémoires du Général Gallieni. Défense de Paris 25 août-11 Septembre 1914*, Paris, Payot, 1920, *passim*.

[24] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 189.

guerre[25]. En ce sens, la consécration sur le champ de bataille de l'automobile individuelle et utilitaire, et non collective sous la forme d'autobus, annonce les évolutions du XX^{e} siècle parisien, à l'opposé de ce que présente le cas londonien[26].

Ole Bill, héros londonien de la Grande Guerre

La participation d'autobus londoniens au conflit, second élément de comparaison, est plus méconnue dans le contexte français mais célèbre outre-Manche[27]. Elle illustre ce lien particulier que Londres entretient avec ses autobus et dresse un pendant intéressant à l'aventure des taxis de la Marne. Le *War Office* n'avait pas prévu de mobiliser les autobus de la LGOC en raison de leur châssis, jugé trop léger. Mais devant le manque de véhicules pour déplacer les troupes et l'évidence qu'un autobus serait capable de transporter des militaires aussi bien que des civils, les réquisitions eurent lieu. Au total, 2 827 autobus londoniens furent ainsi employés à des fins militaires pendant la guerre, ce qui explique leur présence sur de nombreux clichés d'époque (voir fig. 47, p. 198 et fig. 48, p. 199)[28].

Fig. 47 – *Les autobus londoniens dans le Nord de la France (*ca. *1914)*[29]

Ils furent rapidement mobilisés. Les 70 premiers débarquèrent à Dunkerque et se rendirent à Anvers pour soutenir l'armée belge face au siège tenu par les Allemands et furent

[25] Voir *ibid.*, p. 178.

[26] Selon le jugement, probablement apocryphe, du général allemand Erich Ludendorff, la victoire française de 1918 serait celle du camion français sur le rail allemand. Sans chercher à attester cette idée, soulignons ici simplement que l'autobus est oublié.

[27] Il est frappant de constater la différence d'informations disponibles sur le sujet. Quand le rôle des autobus parisiens est relativement passé sous silence et plutôt vu depuis l'arrière, où il fait cruellement défaut, que sur le front, celui des autobus londoniens est fortement documenté et régulièrement rappelé. Il l'est également dans l'historiographie. Signalons ici Atkinson (J. B.) et Robbins (G. J.), *The London B-type motor omnibus, A study of the world's first major standardised motor omnibus fleet 1910-1927*, Salzbourg, Atkinson, 1980, pp. 56-74.

[28] 1 319 autobus partirent au front, 1 223 restèrent en réserve pour les transports d'urgence, 233 furent employés pour des travaux de défense à Londres et 52 engagés dans le service des attaques aériennes (« The T.O.T. War Record », *Train Omnibus Tram*, n° 52, 17 décembre 1919, p. 13). Voir également Taylor (S.), *A journey through time*, *op. cit.*, pp. 33-42.

[29] Carte postale (collection personnelle).

vite rejoints par des dizaines d'autres[30]. Ils étaient conduits par des machinistes volontaires de la LGOC. Leur rôle stratégique est discutable : ils furent en effet initialement utilisés pour déplacer des troupes britanniques d'un endroit à l'autre du front afin de faire croire aux Allemands que l'armée britannique était extrêmement nombreuse. Il est difficile d'évaluer leur efficacité dans cette mission, mais elle a été suffisamment probante pour que les militaires continuent à les employer tout au long de la guerre. Les usages des autobus londoniens furent similaires à ceux de leurs homologues parisiens, voire encore plus diversifiés : ambulances pour ceux sans impériale, cuisines de campagne, voitures blindées, transports de batteries anti-aériennes...[31]

Fig. 48 – *Autobus londonien capturé par des soldats allemands en Belgique (*ca. *1915)*[32]

S'ils furent progressivement repeints en kaki, ils participèrent aux premiers combats dans leur livrée d'origine, arborant leurs publicités, très visibles à l'époque[33]. Surtout, la LGOC, principale compagnie londonienne dont seul les autobus furent mobilisés, avait choisi de peindre l'ensemble de son parc en rouge en 1907 (voir p. 796). Tels les pantalons garance des soldats français, les autobus londoniens furent donc rapidement camouflés et les transformations qu'ils connurent les rendirent bien souvent méconnaissables[34]. Leur

[30] Day (J. R.), *The Story of the London Bus, London and its buses from the horse bus to the present day*, London, London Transport Executive, 1973, p. 52.

[31] Le *Railway and travel monthly* détaille les différents usages des autobus au front, et cite notamment leur utilisation en tant que « *machines de combat* » (« *fighting machines* ») ou en « *autos-canons* » (« *armoured gun motor* ») (« London, Motor Buses and the War », *art. cit.*, p. 31). Il semble que la transformation d'autobus en véhicules offensifs soit une spécificité britannique. L'automobile en général a d'ailleurs longtemps été perçue par l'armée française comme un instrument logistique, avant d'apparaître comme un engin de combat au cours de la Grande Guerre (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 178-179).

[32] LC, 18 679 v.

[33] L'utilisation des parois de l'autobus londonien pour y inscrire des messages semble d'ailleurs avoir été courante. En témoigne la photo de l'un d'eux portant la direction « *To Berlin* » (« *A Berlin* ») (« The T.O.T. War Record », *art. cit.*, p. 7).

[34] Comme l'écrit un machiniste britannique au front, « *ils sont tous peints en vert sombre, la plupart des fenêtres étant cassées et remplacées par des planches, mais ils font une chambre décente. En fait, ils sont plutôt comme des caravanes* » (« The T.O.T. War Record », *art. cit.*, p. 16). Traduction personnelle de la version anglaise : « *they are all painted a*

appropriation par les soldats est très nette, comme en témoignent différents récits, et ils trouvent ainsi leur place parmi une série d'éléments liés à la mobilité, jouant le rôle de repères sur un terrain étranger, inconnu et en guerre[35]. Ces objets, porteurs d'une valeur de proximité et de vie quotidienne – dans le monde de la guerre où tout est inhabituel –, de précision géographique et de souvenir nostalgique, s'inscrivent donc dans l'espace visuel et affectif des soldats.

Dès l'arrivée des *motorbuses* réquisitionnés sur le sol continental en 1914, ceux-ci sont célébrés dans la presse londonienne qui relate en particulier comment ils sont repeints. Elle continue à rendre compte de leur présence au front tout au long de la guerre, si bien qu'ils furent reconnus, après l'armistice de 1918, comme ayant grandement contribué à la victoire. Ainsi, le premier autobus à avoir débarqué en France, surnommé *Ole Bill*, fut le premier à bord duquel soit monté le roi George V, le 14 février 1920 dans la cour de *Buckingham Palace*[36]. Autre reconnaissance nationale, plus durable, la tradition d'ouvrir la *Remembrance Day Parade*, le défilé militaire du 11 novembre, aux agents des autobus londoniens, les *busmen*, à la tête desquels a longtemps pavoisé *Ole Bill*, et qui sont ainsi les seuls civils à jouir de ce privilège jusqu'à nos jours. Exposé à l'*Imperial War Museum* depuis 1970 et orné d'une plaque portant la mention « *lest we forget* » (« *contre l'oubli* »), *Ole Bill* est donc un véritable lieu de mémoire, au même titre que les monuments de la Grande Guerre.

Le parallèle avec les taxis de la Marne est ici frappant : participation au défilé, exposition d'un véhicule dans un musée militaire, hommage national, portrait des chauffeurs et machinistes en véritables héros, objet de fierté au sein d'une profession, célébration des anniversaires…[37] Les éléments se répondent des deux côtés de la Manche. Mais Londres rend hommage aux autobus quand Paris honore les taxis, oubliant rapidement ses autobus envoyés au front. C'est dans ce creuset de la Grande Guerre que s'est renforcée, sinon forgée, la relation étroite que Londres entretient avec ses autobus, récemment motorisés, toujours à impériale et très majoritairement rouges. Peut-être le fait que les combats ne se soient pas déroulés sur le sol britannique et aient donc nécessité un déplacement, même si les soldats coloniaux venaient de bien plus loin que ceux de Londres, a-t-il joué en faveur des objets assurant cette mobilité ? Les deux capitales se démarquent donc ici l'une de

dark green, with most of the windows broken and boarded up, but they make a decent bedroom. In fact, they are more like caravans. »

[35] Citons ici les plaques de rues et de stations de métro employées par les soldats pour désigner telle ou telle zone d'une tranchée, ou les affiches que l'*Underground* envoyait au front pour agrémenter les lieux de vie de la troupe.

[36] Sur la cérémonie du 14 février 1920, voir Day (J. R.), *The Story of the London Bus*, *op. cit.*, p. 54. Cet autobus, un modèle B construit en 1911, est le plus célébré de l'histoire londonienne. Après sa réquisition, la LGOC le remit en service. Il fut par la suite cédé à l'*Auxiliary Omnibus Companies Association* qui le transforma en mémorial permanent du rôle joué par les autobus londoniens au front. Il est surnommé *Ole Bill* en souvenir d'un personnage créé pendant la guerre par le caricaturiste Bruce Bairnsfather, qui croqua de nombreuses scènes du conflit. Le plus significatif est peut-être qu'*Ole Bill* bénéficie, dans la langue anglaise, de la personnification sous la forme du pronom *he*. Pour une image de *Ole Bill*, voir fig. 217, p. 1153.

[37] Un ouvrage récent comme celui du journaliste britannique Travis Elborough consacré au *Routemaster*, autobus de la seconde moitié du XX^{e} siècle, s'attache, par exemple, à retracer l'aventure des autobus londonien au front en 1914-1918 (Elborough (T.), *The Bus we Loved, London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005, p. 24).

l'autre par la place qu'elles réservent dans leur imaginaire à des autobus qui ont pourtant rempli des missions similaires au front, mais ont finalement joué des rôles bien différents à l'arrière.

B. A l'arrière, un réseau d'autobus entré en économie de guerre

Le paysage modal parisien en période de guerre est effectivement marqué par le faible nombre d'autobus en fonctionnement, quand Londres tente de maintenir, coûte que coûte, un réseau en exploitation. Les difficultés rencontrées par la CGO sont en réalité nombreuses, qu'elles soient techniques ou politiques. Objet symbole de l'économie de guerre, l'autobus, en exploitation, absent ou au front, devient d'ailleurs le support du lien entre le front et l'arrière, que ce soit pour l'exalter ou pour le dénoncer.

De l'absence d'autobus à la reconstitution progressive du réseau

Dès le début de la guerre, les Parisiens sont privés de leurs autobus. C'est l'un des signes les plus visibles et quotidiens de ce conflit. Paris vit donc au rythme des modes ferrés, notamment le métro, qui voient leur fréquentation croître, du fait d'un report de la mobilité en autobus sur ces modes (voir tab. 6, p. 202). Mais ce sont aussi d'autres moyens de transport qui sont employés par les citadins, au premier rang desquels le transport hippomobile, qui retrouve une actualité inattendue, sous la forme de services privés de tapissières, improvisés en pleine illégalité du fait du monopole de la CGO. Sur les tramways, l'exploitation est quelque peu perturbée, par manque de personnel, mais la fréquentation retrouve son niveau de 1914 dès le début de 1916[38]. En ces temps difficiles, le système des transports parisiens doit faire face à différents problèmes conjoints, notamment le manque de matériel, l'utilisation des dépôts et ateliers pour des fins militaires, la réquisition du personnel, l'inexpérience du personnel féminin employé en substitution, la destructions de matériel par le conflit et l'inflation[39].

Le manque de matériel est la raison première de la suspension de l'exploitation dès le 1er août 1914. La CGO demeure sans autobus pendant de longs mois et ne parvient pas à en produire de nouveaux, en raison du coût mais surtout de l'utilisation de ses ateliers à d'autres fins. Ce n'est qu'en juin 1916 qu'elle parvient à rouvrir une ligne d'autobus, le Madeleine – Bastille (voir pp. 61 et 204)[40]. Ce choix ne doit rien au hasard. Alors que la demande portée par la presse était de rouvrir des lignes dans les quartiers mal desservis par le métro, la CGO choisit plutôt la ligne la plus rentable de son réseau, mais également

[38] Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1929, p. 54. Pour leur part, les bateaux omnibus virent leur fréquentation fortement baisser, si bien que les autorités militaires les réquisitionnèrent pour le transport des ouvriers des usines d'armement en 1917 (*idem*).

[39] Peu de sources nous renseignent néanmoins sur la vie quotidienne du réseau pendant le conflit.

[40] Le lancement du nouvel autobus H fait alors la une des actualités cinématographiques (FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*).

la plus chargée et la plus symbolique[41]. Progressivement, d'autres lignes sont remises en exploitation. La reprise du service avant la fin de la guerre est un élément important dans la reconstitution d'une habitude de fréquenter les autobus, puisque les conséquences désastreuses du conflit auraient pu conduire à une reconstruction très lente d'un réseau après l'armistice, qui aurait laissé le temps à d'autres pratiques de se développer. Au contraire, dès 1918, la CGO peut présenter aux Parisiens, libérés de la tension et des problèmes du conflit, un réseau d'autobus, sinon complet, du moins déjà consistant. Cette crainte que d'autres pratiques aient pu se développer au détriment de l'autobus est d'autant plus fondée que métro et tramways ont peu souffert du conflit sur le plan matériel[42].

Réseau / Année	Autobus	Tramway	Métro
1913	246 200 000	485 600 000	467 400 000
1914	151 900 000	438 600 000	396 800 000
1915	0	403 700 000	408 000 000
1916	8 300 000	481 000 000	497 100 000
1917	19 900 000	516 200 000	588 200 000
1918	31 600 000	522 700 000	610 000 000
1919	95 400 000	598 100 000	726 500 000

Tab. 6 – *Fréquentation des réseaux d'omnibus (puis autobus), de tramways et de métro (1913-1919)*[43]

A Londres, contrairement à Paris, le choix a été fait de maintenir en exploitation un réseau d'autobus le plus complet possible, malgré les réquisitions de personnel et de matériel. Les perturbations sont nombreuses, les tableaux de marche étant établis d'un jour sur l'autre. Les lignes souffrirent donc d'une irrégularité qui leur fit perdre leur clientèle, mais se maintinrent toutefois tout au long de la guerre. Les réquisitions de matériel par le *War Office* imposèrent d'avoir recours à d'anciens véhicules ou à des camions[44]. Le rationnement en pétrole, introduit en août 1916, réduisit considérablement l'offre de transport, si bien que la police autorisa les passagers debout afin de faciliter les trajets. Comme à Paris, des véhicules hippomobiles furent également remis en service. Enfin, des deux côtés de la Manche, les réseaux souffrirent des dégâts causés par la guerre, notamment des bombardements, toutefois de façon relativement marginale[45].

[41] Voir le mémoire au Conseil municipal du préfet de la Seine du 21 juin 1915, qui prend comme critère de choix des lignes à rouvrir la recette au km.voiture (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

[42] Voir la lettre du préfet de la Seine au directeur général de la CGO du 17 février 1915 (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

[43] Ces données sont issues de deux sources différentes :
- *Annuaire statistique de la Ville de Paris* ;
- Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, *passim.*

La cohérence des données n'est malheureusement pas totale sur ces différents réseaux. Voici les mises en garde de rigueur :
- pour le métro, ces données sont directement liées aux entrées comptabilisées ;
- pour les réseaux de surface, ces données sont celles relevées par les receveurs.

Il nous semble que la validité de ces données est grande. Les seules faiblesses sont liées à la fraude et aux négligences des receveurs et poinçonneurs. Ce que nous ne pouvons estimer mais reste probablement, à l'échelle du réseau, assez négligeable. Quoi qu'il en soit, les données sont une estimation minimale de la fréquentation réelle. Rappelons que l'exploitation du réseau d'autobus est totalement suspendue pour l'année 1915.

[44] Taylor (S.), *A journey through time*, *op. cit.*, p. 40.

[45] Par exemple, à Londres, ce sont en tout 12 raids de *zeppelin* et 19 raids par avions qui atteignirent la ville pendant la durée du conflit. Les dégâts furent toutefois relativement faibles, deux autobus étant détruits près de *Liverpool Street* et un tramway à *Streatham Hill*, tuant en tout six personnes. Le dépôt de tramways de *Lea Bridge* fut également touché.

Aux problèmes de matériels vinrent s'ajouter des questions de personnel, puisque de nombreux agents de la CGO durent se rendre sur le front. Leur remplacement par des femmes suscita des réticences au sein de la compagnie[46]. Contrairement aux métiers tertiaires ouverts aux femmes avant la guerre, dans le domaine des transports urbains, l'emploi féminin est suscité par le conflit. Les métiers traditionnels du monde du cheval étaient effectivement essentiellement, sinon exclusivement masculins. C'est donc sous la contrainte que la CGO décide d'intégrer dans ses rangs des receveuses et des conductrices de tramways, logiquement appelées *wattwomen*[47]. Aux yeux des voyageurs, les conductrices de tramways bénéficient d'une certaine sympathie, en partie liée à leur conduite réputée plus respectueuse des passagers[48]. Ce phénomène de féminisation des emplois est d'ailleurs courant dans les divers secteurs de l'économie nationale et se retrouve à Londres[49]. Parmi les usines parisiennes désormais animées par les femmes figure l'atelier central de la CGO, où les *obusettes* et autres *munitionnettes* participent à l'effort de guerre.

L'arrière au service du front : la réquisition des dépôts et ateliers

La réquisition des omnibus parisiens ne se limite effectivement pas à celle des véhicules. C'est bien le système dans son ensemble qui est placé au service du conflit. Ainsi, les dépôts sont-ils eux aussi mobilisés, à l'exception de celui de Poissonniers-Belliard, dans le complexe de l'atelier central de Championnet, situé rue Championnet dans le Nord du XVIII^{e} arrondissement. La réouverture de lignes d'autobus, autorisée dans le principe par la construction de nouveaux véhicules, se heurte donc à l'occupation des dépôts par les services de l'armée, notamment l'intendance et les services d'approvisionnement en

[46] Voir Thébaud (F.), *La femme au temps de la guerre de 1914*, Paris, Stock, 1986, p. 291.

[47] Pour des images de receveuses et de conductrices de tramways, voir FI, *L'automobile est mobilisée* et FI, *Paris 14-18, 1. La vie quotidienne*. En revanche nous n'avons pas trouvé trace de femmes machinistes, ce métier étant probablement jugé comme requérant plus de force pour dompter et guider la machine. La première femme machiniste – temporaire – dont nous ayons trouvé la trace est une jeune femme du nom de Bompard, qui se porta volontaire pour conduire un autobus lors des grèves de mai 1920 (« La grève des transports n'a guère modifié la circulation à Paris », *Excelsior*, 11 mai 1920). Sur la première femme machiniste de façon permanente, voir p. 584.

[48] Les femmes employées pour la conduite des tramways de Versailles étaient moins avides de vitesse que leurs collègues masculins et effrayaient donc moins les voyageurs (Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002, réédition, 2004, p. 182).

[49] Les compagnies de transport londoniennes sont largement touchées par la mobilisation en raison de la forte proportion d'anciens militaires parmi leur personnel et de l'existence d'une réserve spéciale des personnels de transport, la *Special Transport Reserve*. Le développement des autobus à moteur avait nécessité le recrutement de nouveaux agents qui étaient donc jeunes et furent ainsi très largement mobilisés. La mobilisation des agents travaillant pour le réseau d'autobus atteint ainsi environ 9 648 personnes (« The T.O.T. War Record », *art. cit.*, p. 11). Les agents des transports londoniens furent d'abord remplacés par des hommes réformés, puis par des femmes. Elles furent d'abord engagées dans les stations de métro, celle de *Maida Vale* étant entièrement tenue par un personnel féminin dès juin 1915, tandis que Tilling, la première compagnie d'autobus à employer une receveuse, ne le fit que le 1er novembre 1915. La LGOC suivit le mouvement à partir du 14 mars 1916 (Day (J. R.), *The Story of the London Bus*, *op. cit.*, p. 54). De 226 femmes employées en août 1914, l'effectif passa à 2 417 en décembre 1916, puis à 3 225 en avril 1917 (Robert (J.-L.) et Winter (J.), *Capital cities at war. Paris, London, Berlin 1914-1919*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 188). L'emploi de femmes comme receveuses donna naissance à une appellation affectueuse : *the fare lady*, jouant sur le mot *fare*, signifiant *tarif*, et l'homonymie avec le mot *fair*, en l'occurrence *belle*, renvoyant à l'expression *fair lady*. De même que leurs collègues parisiennes, les receveuses londoniennes bénéficièrent d'une cote de popularité très forte dans la population. Parmi les 1 702 receveuses recrutées par la LGOC en 1916, 43 % étaient domestiques, ce qui peut expliquer leur proximité avec l'ensemble des voyageurs et leur habitude du service (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 2, p. 197). A leur retour, les soldats furent réintégrés par les compagnies, remplaçant ainsi souvent les femmes.

matériel automobile. La CGO devient donc productrice de munitions et de véhicules neufs. Courant 1915, elle fournit neuf autobus et un camion par mois à l'armée[50]. Le principal lieu de production se trouve à l'atelier central de Championnet, qui assure également la maintenance des véhicules réquisitionnés[51]. Les ouvriers et, notamment, les ouvrières, jusque-là employés à la fabrication des caisses et à la maintenance du matériel roulant, travaillent dès lors à l'effort de guerre. Sont ainsi usinés à Championnet 1 130 000 obus de 75 et plusieurs centaines de milliers d'autres munitions[52].

Cette participation de la CGO à l'élan national interfère avec son exploitation, puisque ses capacités productives ne sont plus employées pour le réseau d'autobus[53]. Toutefois, après plusieurs mois de rodage, elle estime pouvoir reprendre la production d'autobus pour le réseau parisien et c'est le ministre de la guerre Alexandre Millerand, ancien socialiste ayant évolué vers la droite, qui autorise la construction de ces nouveaux véhicules, en se gardant le droit de les réquisitionner, avec dédommagement financier. La reprise de l'exploitation est finalement rendue possible le 1er juin 1916, après une longue négociation entre la CGO et l'armée pour libérer le dépôt de la Bastille[54]. Les questions de disponibilité du personnel et du matériel ne sont toutefois qu'une des facettes de l'exploitation rendue difficile en période de guerre. Elles sont renforcées par un autre phénomène déclenché par le conflit, celui de l'inflation.

Coûts, tarifs et inflation : l'autobus pris dans le ciseau financier

La guerre est effectivement une période de forte inflation que les pouvoirs publics tentent de ne pas aggraver en maintenant les tarifs fixes malgré les demandes répétées des compagnies pour procéder à une hausse[55]. Au cours de l'année 1916, les échanges entre l'administration préfectorale et la CGO s'intéressent d'ailleurs à l'effet qu'aurait une hausse des tarifs sur la fréquentation du réseau[56]. Il est estimé qu'une majoration de cinq centimes (0,11 € de 2006) de l'ensemble des tarifs, soit de 20 à 50 % selon les catégories, pourrait rapporter, sur les autobus, 16 % de recettes supplémentaires pour une

[50] Lettre du ministre de la guerre au ministre des transports du 9 février 1915 (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

[51] Pour des détails sur la situation de Championnet pendant la guerre et des photos des lieux de production, voir Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP*, *op. cit.*, pp. 50-63.

[52] Plus précisément, Championnet produit 1 130 000 obus de 75, 60 000 de 105, 45 000 de 155, 45 000 de 270, 70 000 bombes à ailettes et 420 000 grenades (*ibid.*, p. 62). La CGO produit même des moteurs d'avion et des avions légers (600 biplans SAL 2, 5 C 73 et 605 moteurs). Certains avions portaient la marque de la CGO sur leur armature (*idem*).

[53] A Londres, de nombreux ateliers de l'*Underground* furent également convertis en usines militaires. AEC produisit 10 000 moteurs de camions grâce à la première chaîne de production britannique. De même, l'atelier d'Holloway, spécialisé dans les tramways, fournit environ 7 000 caisses de camions.

[54] Voir la lettre du préfet de la Seine à la direction de la CGO du 29 juillet 1915 et la réponse du 7 décembre 1915 (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

[55] En euros constants, le tarif inchangé de 15 centimes pour un trajet de plus d'une section en 2e classe passe de 0,45 € de 2006 en 1914 à 0,23 € de 2006 en 1918.

Pour le détail des demandes des compagnies, comprenant essentiellement une hausse de tarif, une baisse des taxes une augmentation de la durée de concession et une substitution du trolley au caniveau pour les tramways, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 126-127.

[56] Voir les différents courriers échangés dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/205.

baisse de fréquentation d'environ 15 %[57]. Une telle analyse incite à une hausse tarifaire et montre que la décision de maintenir les tarifs en l'état pendant la durée du conflit relève d'un choix lié à des considérations d'inflation nationale et d'impact médiatique, plus qu'au manque d'efficacité d'une telle mesure.

Pour les compagnies, les principales hausses de dépenses en francs courants sont liées à l'inflation des matières premières et des coûts salariaux en raison notamment de l'indemnité de *cherté de vie* que le personnel obtint en 1916 (voir tab. 7, p. 205 et tab. 8, p. 206). Les tarifs étant fixes, les recettes à la voiture.kilomètre n'augmentent que marginalement, en raison de la suppression de services déficitaires et de la surcharge accrue des véhicules. Ainsi, quand en 1914 les recettes de la CGO couvraient 107,17 % de ses dépenses, ce taux n'est plus que de 80,19 % en 1916 et de 70,14 % en 1918[58]. A l'image de la CGO, les compagnies de tramways sont elles aussi prises dans un ciseau financier. Les dépenses des compagnies furent néanmoins réduites par deux facteurs : l'emploi des femmes, moins bien payées que les hommes pour un travail identique, ceci se justifiant par un décalage courant dans les salaires de l'époque mais aussi par leur manque d'ancienneté, et la réduction des coûts d'entretien en raison du manque de matières premières et de main d'œuvre pour y procéder. Cette dégradation de la maintenance implique toutefois une érosion du capital des compagnies, les véhicules vieillissant prématurément, érosion qui s'avéra extrêmement coûteuse après la guerre et justifia en partie l'unification au sein de la STCRP.

Variable / Marchandise	Prix en 1913 (F courants)	Prix en 1920 (F courants)	Augmentation
Charbon (1 000 kg)	14,88	262,00	1 661 %
Électricité (1 000 W.h)	0,067	0,192	187 %
Pièces de fonte (1 kg)	0,40	2,50	525 %
Pièces en acier nickelé (1 kg)	1,05	3,50	233 %
Pièces de bronze (1 kg)	2,30	8,50	270 %

Tab. 7 – *Évolution du prix de quelques denrées industrielles intéressant les transports urbains (1913-1920)*[59]

Ainsi, le choix politique du maintien des tarifs eut de fortes répercussions au sortir de la guerre, les compagnies étant proches de la faillite. Des hausses de tarifs furent alors décidées en 1919 et 1920, mais elles ne permirent pas de rétablir une situation fragile (voir p. 211). La départementalisation des transports, peu après la guerre, est une des conséquences de ce choix tarifaire. Contrairement à d'autres secteurs industriels, les entreprises de transport urbain ne bénéficient donc pas de la période de guerre, à en juger

[57] Sur les tramways *intra muros*, les résultats sont similaires. *Extra muros*, la baisse de voyageurs est bien moins forte puisque la population y est largement captive.

[58] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 124.

[59] Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, *op. cit.*, pp. 56-57.

par leur cours de bourse qui reste stable[60].

Indemnité / Date	F courants	€ de 2006
15 septembre 1916	0,75	1,68
1er juin 1917	1,50	2,81
15 octobre 1917	3,00	5,62
1er juillet 1918	5,00	7,25

Tab. 8 – *Évolution de l'indemnité journalière de* cherté de vie *(1916-1918)*[61]

Sur le plan tarifaire, la guerre provoque également des changements dans le fonctionnement quotidien du système en y introduisant des éléments supplémentaires de tension. Ainsi, la crise du billon place un enjeu nouveau dans toute relation impliquant un échange de petite monnaie, notamment l'achat de billets de transport. Confrontées à un manque de disponibilité de monnaie divisionnaire, sous le double effet d'une thésaurisation d'une partie de la population et de l'emploi des équipements de fabrication de la monnaie et des métaux au service de l'armée, les transactions quotidiennes se sont effectivement grippées de façon récurrente tout au long du conflit. Commerces et administrations durent trouver plusieurs expédients pour rendre la monnaie, comme l'utilisation de timbres, la frappe de monnaie locale ou l'exigence de faire l'appoint[62]. Tandis que divers trafic et spéculations sur le métal furent échafaudés, notamment par ceux que leur métier amenait à manipuler de la petite monnaie, comme les garçons de café et les receveurs d'autobus et de tramways[63]. Effectivement, cette crise de la monnaie divisionnaire accrut la tension à bord, certains voyageurs se voyant refuser de monter en voiture, s'ils ne pouvaient faire l'appoint[64].

Autre source de tension, le conflit marque la naissance d'une catégorie particulière de voyageurs, les invalides de guerre, source de rivalités. Le monde du transport doit faire face à ces passagers plus fragiles, qui constituèrent, dans les années 1920, un groupe

[60] Seule exception, la compagnie du Nord-Sud dont la cote augmente sensiblement, probablement en raison de l'ouverture récente de ses lignes, qui la positionnait dans une logique de croissance : la ligne A de *Porte de Versailles* à *Porte de la Chapelle* fut ouverte entre le 5 novembre 1910 et le 23 août 1916 ; la ligne B de *Saint-Lazare* à *Porte de Saint-Ouen* et *Porte de Clichy* entre le 26 février 1911 et le 20 janvier 1912 (voir Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, *op. cit.*, p. 295).

[61] Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, *op. cit.*, p. 58.

[62] Sur les débuts de la crise, en 1915, voir, par exemple, « Des petits sous, s.v.p. », *Le Figaro*, 9 octobre 1915, « Faute de sous on rend des timbres », *Le Figaro*, 23 octobre 1915 et « La rareté de la petite monnaie », *Le Figaro*, 28 octobre 1915.

[63] Le 10 janvier 1918, un rapport d'inspecteurs fait le signalement suivant : « *à la station d'autobus place de la Madeleine, quatre receveuses ont été vues remettant de la monnaie à un garçon du restaurant Weber, rue Royale, qui les attendait sous une baraque du marché aux fleurs* » (Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, *op. cit.*, pp. 194-195).

[64] Contrairement à ce qui s'est passé à Lyon ou à ce qu'entreprit la Thomson-Houston, fournisseur de tramways, les compagnies parisiennes de transport en commun n'ont pas produit leur propre monnaie, à notre connaissance. Dans *Le Figaro*, on pouvait pourtant lire, en mars 1918 :

> *Pourrait-on espérer que cet exemple fût, un jour prochain, suivi par Paris ? Nous ne serions plus témoins des scènes incroyables qui s'y passent chaque jour. Nous ne verrions plus des contrôleurs avertir d'un ton comminatoire les voyageurs qu'ils doivent être munis de monnaie pour monter en voiture ; et l'un deux (le fait s'est produit) empocher une pièce de 50 centimes en disant à la brave femme qui la lui confiait : "Je vous donnerai la monnaie au terminus, si j'en ai !"*
>
> (*Le Figaro*, 5 mars 1918)

de pression important, parvenant à obtenir certains avantages (voir p. 211). Au cœur du conflit, en revanche, les mutilés rencontrent des difficultés pour faire respecter leurs droits, une partie des voyageurs les jugeant comme des usurpateurs[65]. Autre catégorie, non pas nouvelle mais bien plus présente, les militaires. Bénéficiant d'un tarif réduit et d'une priorité, non pas officielle mais souvent accordée du fait de leur légitimité nationale, ils occupent les transports parisiens qui deviennent une des scènes, sinon du conflit, du moins du patriotisme[66].

L'autobus, lien patriotique entre l'arrière et le front

Enfin, les autobus parisiens entrent dans l'arsenal de la propagande nationaliste, qui exalte le lien entre l'arrière et le front. La figure de l'autobus Madeleine – Bastille est alors la plus employée pour narrer, avec fierté, le rôle des transports de surface dans la guerre. Dans l'ouvrage patriotique *Les Parisiens pendant l'état de siège* des écrivains nationalistes Raymond Séris et Jean Aubry, publié en 1915, le narrateur s'enthousiasme à la vue d'autobus de retour provisoire du front[67] :

> *Nous trouvions que les ronflements de leur moteur indiquaient le contentement de revenir parmi nous, sans doute, mais aussi l'impatience de repartir, et peut-être encore la satisfaction malicieuse de nous passer sous le nez. Ils rejoignaient leur poste, en toute hâte, pleins de boules de son et de quartiers de viande. D'un signe, où il n'y avait rien d'une demande d'arrêt, les Parisiens, résignés à marcher, saluaient le passage de ces bonnes grosses voitures qui jamais cependant ne leur parurent plus désirables ni plus rapides.*

Face à ces écrits nationalistes, qui jugent les autobus mieux employés au front qu'à l'arrière, une partie de la presse estime que la reprise du service à Paris devrait constituer une priorité. Le journal satirique socialiste *Le bonnet rouge*, publie ainsi un texte du militant anarchiste Miguel Almereyda réclamant la reprise de l'exploitation[68] :

> *Paris réclame des autobus.*
> *Donnez des autobus à Paris !*
> *[...] Paris a besoin d'autobus. C'est pour lui une nécessité vitale. Paris sans moyens régulier de communications, ne peut reprendre l'activité économique souhaitée et conseillée par le gouvernement.*
> *Pour la vie même de Paris, il faut des moyens de transports nombreux et divers.*
> *Métro, tramways, autobus, sont les artères par où circule le sang de la cité.*

La propagande est également à l'œuvre côté britannique. La presse s'évertue à minimiser les difficultés rencontrées par les transports londoniens pour assurer la mobilité de la métropole. Deux idées dominent le paysage. Premièrement, les transports sont réputés ne souffrir que de façon très marginale des problèmes dus à la guerre, ce que dément

[65] Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, *op. cit.*, p. 273.

[66] A Londres, l'autobus est même un lieu de recrutement comme en témoigne la présence d'un sergent recruteur à bord de l'un d'eux (Taylor (S.), *A journey through time*, *op. cit.*, p. 40).

[67] Aubry (J.) et Séris (R.), *Les Parisiens pendant l'état de siège*, Paris, Berger-Levrault, 1915, pp. 123-125.

[68] Almereyda (M.), « Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janvier 1915. Voir le texte complet p. 1061.

une étude plus fine du réseau[69]. Deuxièmement, les transports, comme d'autres services publics, sont mis en exergue pour illustrer le lien entre l'arrière et le front, l'essentiel étant de servir son pays[70]. Les autobus parisiens et londoniens ont donc largement été employés pendant le conflit pour le service des armées, au détriment, à Paris, de l'exploitation du réseau. Deux images opposées se forgent ici. Alors que la fréquentation des autobus bat des records à Londres pendant la guerre, l'image du Paris en guerre est celle d'une ville sans autobus. Opposition que reprit la Deuxième Guerre mondiale (voir p. 368).

Au-delà des difficultés matérielles rencontrées par les Parisiens pour se déplacer pendant le conflit, la guerre marque une étape cruciale par la situation bouleversée qu'elle laisse derrière elle. Ainsi, lors de l'armistice, la CGO ne dispose plus que d'une centaine d'autobus en état de rouler, voit la plupart de ses dépôts occupés par des activités militaires, manque de matière première et doit faire face à une situation financière particulièrement délicate[71]. Les véhicules réquisitionnés ne rentrant qu'à un rythme de 30 à 40 autobus par mois, la remise en service du réseau est lente. Si bien qu'à la fin de l'année 1919, des 43 lignes de 1914, seules 25 étaient exploitées. Mais c'est la situation financière des compagnies de transport de surface qui conduit à un interventionnisme accentué des pouvoirs publics.

Ainsi, si, comme l'écrivaient les historiens britanniques Theo Barker et Michael Robbins, « *la Première Guerre mondiale a marqué un interlude, plus qu'une rupture, dans le développement du transport de voyageurs à Londres* », affirmons ici qu'elle a constitué plus qu'un interlude à Paris : un véritable facteur, payé au prix fort, de modernisation, de démonstration de l'efficacité des véhicules automobiles et de refonte des statuts du transport public, complétant ainsi la réforme de 1910[72].

C. La refonte des transports de surface au profit d'une entité unique

La guerre impose donc aux pouvoirs publics de s'impliquer plus qu'ils ne l'avaient fait jusqu'alors dans l'organisation d'un service de transport de surface à l'usage de tous[73]. Nées des difficultés financières des compagnies, les discussions entre élus, notamment au sein du Conseil général de la Seine, touchent à des problèmes plus larges, ceux de la

[69] Voir, par exemple, « London, Motor Buses and the War », *art. cit.*, p. 32.

[70] Ainsi, si les agents restés à Londres assurent le fonctionnement du réseau, « *des centaines d'autres [...] participent aussi efficacement à la guerre contre les Boches en conduisant et réparant les autobus au Front* » (*ibid.*, p. 33) ; traduction personnelle de la version anglaise : « *hundreds of others [...] are just as effectively helping in the war against the Huns by driving and repairing the motor buses at the Front.* »

[71] Au sortir de la guerre, la situation est similaire à Londres, puisque l'armée britannique ne restitue que 250 autobus (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 221).

[72] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 192. Traduction personnelle de la version anglaise : « *the First World War marked an interlude, not a break, in the development of passenger transport in London.* »

[73] A Londres également la guerre se traduisit par un rapprochement des compagnies de transport (*ibid.*, vol. 2, p. 199).

forme de délégation que doit prendre ce service, de la concession à la régie, ainsi que du rôle que doivent tenir les transports de surface dans une agglomération dont les franges s'urbanisent. Ils s'inscrivent dans le champ naissant de l'urbanisme. Nous verrons ainsi comment Henri Sellier, conseiller général socialiste et maire de Suresnes, promoteur des cités-jardins et du logement social départemental, tente d'apporter des réponses à ces questions, même si la solution retenue n'est finalement pas celle qu'il appelait de ses vœux.

Vers une régie intéressée départementale et unifiée des transports de surface

Ce mouvement vers un interventionnisme plus marqué, de l'État et des collectivités locales, est général à la sortie de la guerre[74]. L'ampleur des dégâts matériels provoqués par le conflit, la précarité financière des différents concessionnaires de réseaux partout en France et le désarroi moral rencontrent le développement, antérieur à la Grande Guerre, d'une école de pensée sur la ville, aux origines de l'urbanisme tel que l'a mis en pratique le XX^{e} siècle[75]. Ce mouvement est d'autant plus fort que ces précurseurs de l'urbanisme partagent la conviction que changer la ville permet de changer la société et refonder un lien social, qui se trouve, en l'occurrence, fortement délité après le conflit[76]. Il se traduit notamment par la loi Cornudet de 1919, dont une première version avait été rejetée avant la guerre, qui oblige les élus locaux des grandes et moyennes villes françaises à organiser le développement urbain de leur agglomération, toutefois du point de vue de l'occupation des sols sans poser la question des transports[77]. Dans le cas parisien, les cercles techniques et politiques reprennent ainsi l'idée d'un Grand Paris et tentent d'en organiser l'espace, ce qui déboucha sur le plan Prost des années 1930[78].

Parallèlement à cette naissance d'une planification urbaine locale, se développe un mode de gestion des services urbains en régie, notamment sous l'impulsion des élus socialistes. Le principal exemple de ce choix est mis en œuvre par Henri Sellier pour la construction et la gestion du logement social dans le département de la Seine. Ce type d'organisation, déjà combattu avant la guerre, suscite des réactions, aussi bien des juristes, attachés à préserver la liberté de commerce, que des hommes politiques du centre et de la droite. Dès lors, une voie médiane est élaborée de façon pragmatique, la nécessité d'une réforme étant pressante, du fait de l'incapacité dans laquelle se sont retrouvés des

[74] A ce sujet, voir par exemple Gaudin (J.-P.), « La cité reconstituée. Technique de planification urbaine et légitimités politiques au début du XX^{e} siècle », *Revue française de science politique*, vol. 35, n° 1, 1985, p. 104.

[75] Voir Saunier (P.-Y.), « La ville et la ville : les hommes et les organismes municipaux de l'aménagement urbain aux XIX^{e} et XX^{e} siècles », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, p. 134. Les trois foyers en sont le Musée social, la Société française des urbanistes et l'Association générale des techniciens et hygiénistes municipaux.

[76] Saunier (P.-Y.), « Où l'auteur propose un plan de travail pour une histoire dite sociale de l'aménagement urbain », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, pp. 34-35.

[77] Voir, par exemple (Claude) (V.) et Saunier (P.-Y.), « L'urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique. », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 25-40.

[78] Voir par exemple Chevalier (F.), « Paris 1919-1930, laboratoire des modernités urbaines », *Urbanisme*, n° 350, septembre-octobre 2006, pp. 89-92.

concessionnaires de poursuivre leur activité dans les termes des conventions antérieures à la guerre[79]. Il en résulte une intervention plus forte des pouvoirs publics qui trouvent le plus souvent une voie intermédiaire ménageant les intérêts privés et l'intérêt général. Ce schéma, qui préserve les intérêts privés, souvent porteurs de la compétence technique tout en offrant aux pouvoirs publics – État ou collectivités locales – un contrôle plus fort sur des activités jugées stratégiques pour l'intérêt général, à un coût moindre que celui de la régie directe, a connu un vaste succès à la sortie de la guerre et se retrouve dans différents domaines de l'économie française. Son succès peut s'expliquer par la nécessité de réformer des systèmes dans l'incapacité de faire face aux dégâts du conflit, et par son acceptabilité politique, puisqu'il entendait concilier défense de l'intérêt général, que ce soit celui de l'individu ou de la collectivité, et logique de marché. Ce qu'illustre le cas des transports de surface parisiens.

Les discussions sur la forme institutionnelle à donner aux transports parisiens se sont engagées depuis la fin de la guerre. Le camp socialiste, dont la principale figure est Henri Sellier, prend position en faveur d'une régie. Cette revendication est une vieille idée, défendue par les mouvements socialistes depuis la fin du XIX^{e} siècle[80]. Elle avait déjà alimenté les débats au sein des assemblées municipale et départementale, notamment lors des négociations de 1910. La proposition présentée par Henri Sellier, qui vise au rachat des réseaux et à l'organisation d'un office départemental assurant en régie directe l'exploitation des transports de surface, est rejetée de peu le 28 décembre 1918 par 42 voix contre 37, le camp conservateur étant hostile à cette solution, par attachement à la liberté de commerce. Devant l'impossibilité de maintenir la situation d'une simple concession aux compagnies privées, les tramways de banlieue étant dans un état délabré et les conflits se multipliant entre autorité publique et concessionnaires, un compromis est trouvé le 31 décembre 1918 dans la formule de la régie intéressée, sur l'exemple de ce qui existait pour le gaz parisien. La solution reconduit les anciens dirigeants de la CGO, mais leur retire l'essentiel du pouvoir d'organisation des transports[81]. Le Département de la Seine est alors institué comme autorité organisatrice des transports et garantie financière de l'exploitation. La

[79] Les juristes sont alors conduits à mieux cerner ce qu'est un service public, la guerre ayant abouti à une confusion entre intérêt de l'usager et intérêt de l'État lui-même. Si les trois principes de continuité, d'égalité et de mutabilité étaient établis dès avant 1914, les aléas du conflit apportent de nouvelles considérations juridiques (voir Margairaz (M.), « Les services publics économiques entre experts, praticiens et gouvernants dans le premier XX^{e} siècle : d'une configuration historique à l'autre », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol 52, n° 53, juillet-septembre 2005, notamment pp. 147-155).

[80] Le militant ouvrier communard Benoît Malon a ainsi expliqué son opposition à une concurrence sans règles qui aboutirait à un monopole privé de la compagnie qui finirait par expulser ses concurrentes dans un texte publié en 1891. Selon lui, pour mettre fin à un « *service onéreux mal organisé et insuffisant* », la seule solution est :

> *la dénonciation du monopole des* Compagnies des omnibus *partout où elles existent, mais à condition que cette dénonciation [soit] suivie de la prise en régie par la Commune du service amélioré et étendu des omnibus et tramways ainsi que celui des petites voitures de tous genres. Le public y gagnera de payer moins cher en étant mieux servi, et la Commune y trouvera son compte*

(Malon (B.), *Le socialisme intégral*, Paris, F. Alcan, 1890-1891, vol. 2, p. 365 et 370).

[81] Sur la fin de la CGO, voir Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 130-131. La CGO ne disparaît pas. Elle poursuit son activité en tant que société financière et immobilière, ce qui était déjà un pan de son activité antérieure. André Mariage la dirige conjointement à la STCRP jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale (voir fig. 230, p. 1162).

nouvelle compagnie unifiant les anciennes compagnies de tramways et la CGO, la STCRP, n'est qu'une compagnie fermière, c'est-à-dire chargée de l'exploitation d'un réseau dont elle n'est pas propriétaire selon des modalités fixées par le Département[82]. Société privée, elle est l'héritière de la CGO, ce dont témoigne la figure de son administrateur-délégué, André Mariage. Centralien, ce dernier avait mené toute sa carrière à la CGO avant d'en prendre la tête juste avant la Grande Guerre. Il fut le patron de la STCRP pendant 20 ans, avant d'en être écarté début 1940 (voir p. 409).

Dès lors, l'administration établit des accords avec chaque compagnie en janvier 1919, fixant les conditions transitoires par lesquelles les compagnies renoncent à toute demande quant aux dommages de guerre, le Département payant régulièrement des annuités pendant 30 ans[83]. L'homogénéisation des concessions opérée en 1910 facilite indéniablement l'avancement du dossier. Les accords prévoient notamment de nouveaux tarifs, en hausse uniforme de 5 centimes (0,06 € de 2006) *intra muros*, soit de 20 à 50 % selon les catégories, qui sont appliqués le 8 février 1919[84]. Face aux difficultés, une nouvelle hausse, de 40 à 75 %, est votée par les Conseils général et municipal et appliquée à compter du 1er avril 1920[85]. Cette grille tarifaire prévoit pour la première fois des réductions en faveur de certains voyageurs, notamment les mutilés et aveugles de guerre, ce qui contribua à réduire son impact.

Le mémoire préfectoral du 30 juin 1920 entérine l'unification des réseaux de tramways et d'autobus en dessinant un paysage où le Département de la Seine est la seule autorité organisatrice, la Ville de Paris renonçant à son réseau de tramways et à son réseau d'autobus, afin de clarifier la situation[86]. Le 1er janvier 1921, c'est donc un jeu d'acteurs inédit que connaissent autobus et tramways de la région parisienne : une seule autorité organisatrice affermant ses réseaux à une seule entreprise, ce qui donne aux conseillers généraux l'espoir d'une organisation plus saine et plus efficace. La STCRP jouit donc

[82] En vertu de la jurisprudence du Conseil d'État, notamment de son arrêt du 11 mars 1910, dit de la Compagnie générale française des tramways, signé par le commissaire du gouvernement Léon Blum, les pouvoirs publics disposaient d'un pouvoir de modification unilatérale, quel que soit le mode de délégation. Cette idée, à l'origine d'une conception large du service public, donnait aux citoyens le fondement pour exiger une prestation de service, au-delà de la relation contractuelle liant la puissance concédante et l'exploitant. Sur ce point, voir Dubois de Carratier (L.), « Le Conseil d'État, l'économie et le service public : concessions et services publics industriels et commerciaux (années 1880-1950) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, pp. 51-74.

Sur ce même modèle, une régie intéressée est également constituée pour l'exploitation du métro, le 26 mars 1921 (voir Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles*, *op. cit.*, p. 142).

[83] La question des dommages de guerre est essentielle. Son règlement découle du célèbre arrêt du Conseil d'État du 30 mars 1916, dit de la Compagnie du gaz de Bordeaux, qui s'appuie sur la théorie de l'imprévision des contrats pour contraindre l'autorité concédante à assumer les conséquences des circonstances exceptionnelles liées à la guerre, sans pouvoir arguer des bénéfices éventuels réalisés par le concessionnaire avant le conflit.

[84] Pour une section *intra muros*, le tarif est de 20 centimes (0,24 € de 2006) en 1re classe, 15 centimes (0,18 € de 2006) en 2e. Pour plus d'une section, le tarif est unique : 30 centimes (0,35 € de 2006) en 1re, 20 centimes (0,24 € de 2006) en 2e. Les tarifs augmentent également *extra muros*.

[85] Pour une section *intra muros*, le tarif est de 35 centimes (0,30 € de 2006) en 1re classe, 25 centimes (0,21 € de 2006) en 2e. Pour plus d'une section, le tarif est unique : 50 centimes (0,42 € de 2006) en 1re, 35 centimes (0,30 € de 2006) en 2e. Les tarifs augmentent également *extra muros*. Ces mesures s'avérant insuffisantes pour rétablir l'équilibre des compagnies, l'administration leur accorde des prêts.

[86] L'attribution de ce pouvoir au Département est justifiée par des raisons d'étendue géographique des réseaux et juridiques, puisque cet échelon était le tuteur des communes. Pour consulter la convention, voir le carton ARATP, 1G 1.

d'un monopole pour les tramways et voitures dites omnibus jusqu'au 31 décembre 1950. Le Département, propriétaire des infrastructures, est maître des itinéraires, des fréquences et des tarifs des deux réseaux, avec approbation du Conseil municipal pour les anciens réseaux municipaux[87]. Les conventions de rachat, signées avec les principales compagnies le 20 septembre 1920, donnent lieu à l'établissement d'un inventaire de leurs matériels et immeubles et à la constitution d'un état des lieux photographique (voir fig. 49, p. 212)[88]. La rémunération prévue pour la STCRP vise à intéresser la société à l'activité industrielle qu'elle gère, afin d'éviter l'immobilisme dont avait fait preuve la CGO[89]. Elle donne une valeur significative aux recettes d'exploitation en minimisant le poids des dépenses, ce qui explique que la STCRP, incitée par le Département, se soit lancée dans une politique de l'offre de transport.

Fig. 49 – *Quelques images de l'inventaire des dépôts dressé en 1920*[90]

L'élaboration du système de la régie intéressée unique s'est faite dans un contexte agité, puisque les transports parisiens ont connu leur première grande grève au printemps 1919. Le mouvement déclenché par le personnel des différents réseaux, y compris le métro, le 10 mai et du 3 au 15 juin 1919, réalise effectivement une unification des transports sur le plan de l'action syndicale, tout en s'inscrivant dans un contexte national de revendications, notamment dans les secteurs des mines et de la métallurgie. La sortie de la guerre avait conduit le gouvernement à imposer la journée de huit heures, par la loi du 23 avril 1919,

[87] Le Département assume les dépenses de premier établissement, ce qui est primordial pour le réseau de tramways.

[88] Pour un exemple d'inventaire des dépôts, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/221.

[89] Elle est constituée de trois termes :
- une rémunération nette de 6 % de son capital ;
- une prime de gestion fonction des recettes (0,75 % jusqu'à 250 millions de F et 1 % au-delà) ;
- une prime d'économie de $\frac{4(R-0{,}65D)}{100}$ où R représente les recettes et D les dépenses totales.

Ce système de rémunération fut légèrement modifié par les avenants des 7 février 1925, 30 novembre 1926, 23 août 1932 et 26 décembre 1936.

[90] En haut, de gauche à droite : dépôt de Le Brun et dépôt du Hainaut ; en bas : dépôt de Montrouge (AP, Pérotin/10 331/56/1/221).

notamment en raison de la crainte du chômage que fit naître l'afflux de main d'œuvre lié au retour des hommes mobilisés et au maintien d'une forte activité féminine. Mais face à un pouvoir d'achat en baisse et en raison de leur rôle exemplaire pendant la guerre, les agents des transports parisiens réclamèrent d'autres avantages tout en souhaitant voir l'application immédiate d'une loi concrétisant une revendication ancienne des syndicats ouvriers, les lois antérieures de réduction du temps de travail n'ayant été que partiellement appliquées[91]. Conduits par le syndicaliste de la Confédération générale du travail (CGT) Eugène Jaccoud, les arrêts de travail à la CGO sont massifs[92]. Les négociations sont conduites à l'échelle gouvernementale si bien que les compagnies sont contraintes, pour éviter la réquisition des réseaux, de céder, tout en annonçant qu'elles ne peuvent subvenir aux dépenses nécessaires[93]. Les agents obtiennent la confirmation de la journée de huit heures, une augmentation de salaire, un congé annuel de 21 jours et la retraite à 55 ans pour 25 ans de service. Est ainsi illustrée l'idée selon laquelle la loi des huit heures est la première loi tendant à réduire la durée de travail à trouver une véritable concrétisation, accompagnée, en l'occurrence, d'une extension des avantages accordés au personnel. Les grèves de 1919 constituent la première action majeure du personnel qui ait un impact sur le système des transports, autobus, métro et tramway, au-delà de leur action quotidienne dans l'exploitation. En ce sens, elles plaident en faveur d'une vision globale de l'idée de mobilité collective, fondée sur l'unité de ceux qui en assurent le fonctionnement, faisant écho à une approche plus théorique de l'unité et de la complémentarité des transports urbains, telle celle développée par Henri Sellier.

Henri Sellier et la planification des transports

Les discussions engagées au Conseil général sont l'occasion de considérations sur le rôle que doivent tenir les transports dans l'agglomération, en particulier les tramways et autobus[94]. Elles fournissent notamment à Henri Sellier l'occasion d'avancer ses idées, qui ont inspiré la réorganisation de 1920, même s'il n'est pas parvenu à imposer la régie[95]. Pour lui, les transports permettent de résoudre le dilemme entre une force centripète, qui attire au centre les échanges commerciaux et le marché du travail, et une force centrifuge qui procure une meilleure hygiène et un plus grand bien-être du fait de l'étalement urbain.

[91] Sur la durée du travail et son évolution voir Chatriot (A.), Fridenson (P.) et Pezet (E.), « La réduction du temps de travail en France entre réglementation tutélaire et négociation encadrée (1814-1978) », *Revue de l'IRES*, n° 42, 2003, *passim*.

[92] Une note administrative du 10 mai 1919 indique que la grève touche principalement la CGO et la RG. A la CGO, les défections de personnel sont de l'ordre de 50 %, le service étant réduit de 40 % (AP, Pérotin/10 331/56/1/73).

[93] Voir les échanges entre la direction de la CGO et les syndicats, notamment représentés par Eugène Jaccoud, en juin 1919 (AP, Pérotin/10 331/56/1/73).

[94] Notons qu'un système de délégation fut établi entre le Département de la Seine et Oise et le Département de la Seine pour les lignes entièrement ou partiellement situées sur le territoire de la Seine et Oise.

[95] Henri Sellier fut membre de la commission chargée de la réorganisation et de la négociation avec les compagnies. Nous nous appuyons ici sur un de ses discours qui fut publié (Sellier (H.), *Les transports en commun dans l'agglomération parisienne, discours prononcé au Conseil général de la Seine (séance du 23 juillet 1920)*, Paris, Librairie de l'humanité, 1920, *passim*.). Voir un extrait de ce texte p. 1062. Sur Henri Sellier au cours des années 1919-1920, voir Guerrand (R.-H.) et Moissinac (C.), *Henri Sellier, urbaniste et réformateur social*, Paris, La découverte, 2005, pp. 71-87.

Les pouvoirs publics, en l'occurrence le Département, doivent donc être maîtres de l'organisation de ces transports et doivent assumer l'exploitation de lignes déficitaires, par le biais de subventions. Le financement doit d'ailleurs s'appuyer sur une politique foncière valorisant les terrains aux abords des réseaux de transport.

Dans l'esprit d'Henri Sellier, il existe bien une hiérarchie des modes. Comme il l'écrit, le métro constitue la « *troisième étape de l'organisation des transports, suivant l'autobus et les tramways*[96]. » L'autobus permet de tester à peu de frais la rentabilité d'une ligne, avant d'établir, si besoin un tramway, qui offre des coûts d'exploitation moindres. Toutefois, du point de vue de ce qui n'était pas encore appelé les *effets structurants*, Henri Sellier ne fait pas de distinction entre les modes (voir p. 742)[97] :

> *Le tramway et l'autobus ont un rôle essentiellement différent à jouer. Le tramway est par excellence le mode de circulation rapide à capacité d'absorption quasi illimitée à la condition qu'il circule sur de larges voies peu encombrées et qu'il n'ait pas, comme cela est très fréquent dans la banlieue parisienne, à subir des arrêts fréquents qui entrainent au moment du démarrage une dépense de courant très supérieure à celle qu'exigerait une circulation normale.*
> *[...] L'autobus, au contraire, circule avec la plus grande souplesse ; il passe partout, il est indépendant de tous les véhicules parcourant la même voie dans le même sens ou en sens opposé ; avec lui, pas d'encombrement à redouter, pas d'arrêt de ligne parce qu'un accident s'est produit à un endroit quelconque du réseau.*
> *Dans un système rationnel ne devraient subsister que les tramways desservant les grandes artères de pénétration, les autobus rayonnant tout autour comme moyen de rabattement.*

Henri Sellier est donc un farouche partisan de la fusion des exploitations et de sa gestion à l'échelle départementale, effaçant ainsi les « *barrières administratives périmées* » existant entre Paris et sa banlieue[98].

C'est en effet à partir de 1918 que s'engage un mouvement centrifuge, au détriment du Paris *intra muros* et au profit de sa banlieue, mouvement qui, en redessinant progressivement l'organisation spatiale de la métropole, eut des répercussions majeures sur l'organisation et l'efficacité des transports publics eux-mêmes, notamment des réseaux de surface[99]. L'unification, sous l'égide de la STCRP, se fit d'ailleurs avant tout pour les tramways, donc à une échelle départementale, ce qui offrit la possibilité aux autobus de franchir la barrière d'octroi.

Paris sort donc très marquée par le conflit mondial, dont les conséquences, profondes et nombreuses, touchent directement et indirectement le domaine des transports, sur le

[96] Sellier (H.), *Les transports en commun dans l'agglomération parisienne*, *op. cit.*, p. 25.

[97] *Ibid.*, pp. 22-23.

[98] *Ibid.*, p. 25. Henri Sellier, comme ses contemporains, utilise le kilomètre.voiture comme indicateur de l'offre de transport tout en soulignant qu'un tramway transporte bien plus de monde qu'un autobus, surtout s'il est doublé d'une baladeuse. Il lui manque la notion de voyageur.kilomètre (VK) ou de place.kilomètre offerte (PKO), qui permet de rendre compte de la capacité des véhicules, mais qui ne fut employée qu'après la Deuxième Guerre mondiale.

[99] Nous nous inspirons ici des idées développées par les historiens Jean-Louis Robert et Jay Winter (Robert (J.-L.) et Winter (J.), *Capital cities at war. Paris, London, Berlin 1914-1919*, *op. cit.*, pp. 533-534).

court terme comme sur le long terme. La constitution d'une nouvelle entité et l'unification des réseaux de surface en est peut-être le principal exemple. La remise en cause de la situation de la CGO, longuement décriée pour son immobilisme, conduit effectivement à une nouvelle dynamique, à l'échelle départementale, portée par une société privée héritière de la CGO, la STCRP, mais prise dans un contexte social, institutionnel et modal différent de celui de la Belle Époque et l'incitant à l'innovation, en particulier commerciale.

II. La STCRP des années 1920, une politique de services non dénuée d'ambitions

Incitée par le Département de la Seine, la jeune compagnie exploitante offre un visage neuf au réseau de transport de surface, en lui donnant une impulsion nouvelle qui, au cours des années 1920, parvient pour l'essentiel à faire converger ses propres intérêts, ceux des pouvoirs publics et ceux des voyageurs. Après être parvenue à réduire l'hétérogénéité des compagnies à qui elle succède, la STCRP engage les réseaux d'autobus et de tramways dans un tournant commercial, soucieux des voyageurs autant que de ses recettes. En outre, au-delà des lignes dont elle a la charge contractuelle, sa direction comprend l'intérêt primordial de l'autobus en mettant en œuvre de multiples services spéciaux, qui utilisent la souplesse de ce mode de transport.

A. La difficile et longue homogénéisation des réseaux

Le première tâche de la STCRP consiste à homogénéiser les réseaux dont elle hérite. Il s'agit essentiellement d'une question liée aux tramways, puisque la CGO était l'unique exploitante du réseau d'autobus, mais l'unification des statuts du personnel, par exemple, concerne l'ensemble des employés.

La difficile unification des statuts du personnel

Dans un travail de maîtrise d'histoire, Éric Bail s'est plus spécialement intéressé à cette question de l'homogénéisation du personnel des compagnies antérieures[100]. Il distingue trois principales sources d'hétérogénéité : les origines géographiques des agents, la diversité des emplois et la masse salariale[101]. Ces agents sont majoritairement d'origine provinciale, 60 à 70 % du total, et récemment arrivés dans le secteur des transports parisiens : Bretons, Normands et Nordistes forment 40 % des provinciaux. La compagnie comprend 200 emplois différents, chacun étant décliné selon chaque réseau : coupeurs de draps, conducteurs de grue, horlogers, pompiers, scieurs, tronçonneurs, maçons, égoutiers,

[100] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Evelyne Cohen, Université Paris VII Denis Diderot, 2000, pp. 18-32.

[101] Au cours de son existence, les effectifs de la STCRP varient entre 26 605 employés en 1938 et 31 105 en 1931 (*ibid.*, p. 19).

architectes, racleurs de rails, ajusteurs, fraiseurs, dessinateurs, peintres, gardiens d'établissement, ingénieurs... Malgré un regain dû à la guerre, les vieux métiers sont en perte de vitesse, notamment ceux liés au bois, pour la fabrication des caisses des véhicules et des billets. Enfin, le classement du personnel, en catégories complexes et diverses, souvent incompatibles d'une compagnie à l'autre, pose de lourds problèmes.

Le processus d'assimilation au personnel départemental, prévue par les conventions de 1920, dure ainsi jusqu'en 1933, après un dur conflit entre certains syndicats et la direction[102]. La cartographie de ce conflit est complexe, puisque les avantages procurés par l'assimilation varient d'une catégorie de personnel à une autre, cette réforme pouvant même être perçue comme négative par certains agents. C'est ainsi que *Le contrôle*, organe du Syndicat des employés contrôleurs et assimilés de la STCRP, publie en septembre 1926 un éditorial rejetant l'assimilation et réagissant aux arguments en faveur du projet, avancés, par exemple, par le syndicaliste René Brisabois, secrétaire général du syndicat d'union du personnel des employés d'administration et assimilés[103]. Le conflit s'inscrit dans un cadre plus large et donne lieu à des réunions publiques, comme celle du 17 novembre 1927, dont *L'Humanité* rend compte et qui voit des élus communistes, tel Louis Castellaz, prendre parti en faveur de l'assimilation ; la CGT revendique d'ailleurs ce statut pour les « *travailleurs des Services Publics* » que sont les agents de la STCRP[104].

La rationalisation de l'activité passe également par une volonté affichée par la direction de réduire son personnel. Toutefois, s'il semble que la STCRP ait été en situation de large sureffectif à la fin de l'entre-deux-guerres, en raison de la suppression de lignes, Éric Bail a montré que ce n'est pas le cas au cours des années 1920, malgré les invectives de son patron, André Mariage[105]. En réalité, au début des années 1920, la STCRP rencontre plutôt des difficultés à recruter, qu'une augmentation de salaire, dès 1921, vient atténuer[106]. A partir de 1923, elle recrute des femmes feuillistes et surtout receveuses, « *agents supplémentaires du sexe féminin occupées à un service non continu* » à un salaire inférieur et essentiellement à temps partiel[107]. L'année suivante, la STCRP ouvre des postes plus qualifiés, notamment celui de contrôleuse « *pour assurer le service des bureaux-stations pendant les heures de repas des contrôleurs* » ou « *exceptionnellement, pour faire le service complet de contrôleur, dans certains bureaux-stations qui ne pourraient être occupés par des contrôleurs*[108]. » Finalement, les femmes, essentiellement des receveuses, n'ont jamais

[102] *Ibid.*, p. 47. A propos de ce conflit, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/205.

[103] Joubert (E.), « Revenons à l'assimilation », *Le contrôle*, vol. 3, n° 43, septembre 1926, p. 1.

[104] « Les travailleurs des Services Publics sont prêts à l'action résolue pour le triomphe de leurs revendications », *L'Humanité*, 18 novembre 1927 ; voir également « Le personnel des T.C.R.P. prêt à toute action pour obtenir l'assimilation intégrale », *L'Humanité*, 18 novembre 1927.

[105] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 34-35.

[106] Le salaire minimal des receveurs et machinistes passe de 455 à 500 F (444 à 488 € de 2006) hors prime. Voir les différentes réactions de la presse à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/135.

[107] En 1923, la base salariale d'une receveuse est de 460 F (422 € de 2006) au lieu de 500 F (458 € de 2006) pour les receveurs (ordre de service intérieur n° 104 du 9 juin 1923 (ARATP, 1R 362)).

[108] Ordre de service intérieur n° 53 du 31 mars 1924 (ARATP, 1R 362). Voir les statuts spécifiques des emplois féminins

représenté plus de 10 % de l'effectif de la STCRP, soit moins qu'à la CGO ; au cours des années 1930, elles ont même été la cible privilégiée de la politique de réduction de personnel[109].

Ainsi, direction et syndicats de la STCRP se sont longuement consacrés à la question de l'assimilation du personnel, jusqu'au début des années 1930, prix du choix opéré au XIX^e siècle d'ouvrir le monde des transports, et notamment des tramways, à une libre concurrence. Le travail à engager sur le matériel, dû aux dégâts de la guerre autant qu'à la diversité des parcs dont la STCRP hérite, en revanche, fut plus rapide.

Une reconstitution du parc alimentant une augmentation de l'offre

Hérité uniquement de la CGO, le parc d'autobus ne nécessitait pas de travail d'homogénéisation. Les couleurs de la CGO, la livrée vert et crème, ayant été adoptées pour l'ensemble de la STCRP, les autobus conservèrent leur apparence. Le travail se situe donc sur le vaste parc de tramways et est achevé à la fin des années 1920 (voir tab. 9, p. 217)[110].

Type	Effectif
Motrices à voyageurs	2 290
Motrice funéraire	1
Locomotives	19
Automotrices à essence	2
Attelages à voyageurs	981
Attelage funéraire	1
Wagons à marchandises	143
Total	3 437

Tab. 9 – *Parc de tramways de la STCRP au 31 décembre 1927*[111]

En 1914, la CGO possédait 1 050 autobus. Dès la fin de l'année 1921, la STCRP en compte 1 053. Après la guerre, la CGO avait racheté des châssis à l'armée, ceux de ses Brillié-Schneider PB 2 réquisitionnés et les avait associés à des caisses de Schneider H, construites à Championnet[112]. Mais les progrès rapides de la technique automobile rendent ce modèle vite obsolète, si bien que la STCRP est contrainte de travailler à la conception d'un nouveau véhicule, le Renault PN, lancé en 1927[113]. La rapide reconstitution d'un parc

dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/278.

[109] C'est ainsi qu'elles étaient 2 830 en 1930, mais seulement 1 176 en 1940 (Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 42-43).

[110] Le réseau de tramways dont hérite la STCRP compte 1 819 motrices de 34 types différents et 1 074 attelages de 28 types différents. Les couleurs étaient également très variables, puisqu'elles servaient à l'identification des lignes (voir p. 187). Sur le réseau de tramways, les différentes compagnies jouaient beaucoup sur les couleurs pour se distinguer, utilisant principalement du jaune, du vert et du rouge-brun. Certaines lignes avaient réussi à acquérir ainsi une identité, comme le 92 (Place Pereire – Gare Montparnasse), surnommé *le p'tit jaune*.

[111] « *Transports en commun de la région parisienne* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[112] La photo PRATP, 241 738 montre l'état de dégradation des autobus revenant du front.

[113] Plus marginale, l'exploitation des bateaux omnibus, également tombée dans le giron de la STCRP, reprend le 4 août 1921 après une suspension de service en 1917. Mais la compagnie considérant les bateaux comme un mode de transport complémentaire à son réseau de surface et se désintéressant de son développement, le service est progressivement réduit. Le bateau devient peu à peu un mode de promenade, ce que la direction de la STCRP a largement contribué à construire. Souffrant d'une désaffection de son public, le service est interrompu le 8 mai 1934 (voir Bédouin (A.), *Un*

d'autobus en état de fonctionnement permit une forte augmentation de l'offre de transport (voir tab. 10, p. 218). Ainsi, si au 1er janvier 1921, seules 37 lignes d'autobus et 111 de tramways étaient exploitées, au 1er janvier 1928, ont été créées 40 lignes d'autobus et 18 de tramways et prolongées 32 lignes d'autobus et 28 de tramways.

Type	Effectif
Omnibus à 38 places	1 245
Omnibus à 48 places (6 roues)	51
Omnibus à trolley à 38 places	1
Omnibus à 38 places transformé en 48 places (ligne BF)	10
Omnibus à 38 places transformé en 44 places (ligne V)	10
Autocars à 27 places	20
Autocars à 35 places	2
Omnibus à 38 places surbaissés	39
Omnibus à 38 places surbaissés avec entrée par l'avant	1
Voitures-écoles	2
Total	1 411

Tab. 10 – *Parc d'autobus la STCRP au 31 décembre 1927*[111]

L'offre s'accroît ainsi du fait de l'extension du réseau mais aussi de l'amélioration du matériel et des fréquences. La fréquentation suit le même mouvement et dépasse le milliard de voyageurs sur l'ensemble des réseaux d'autobus et tramways de 1923 à 1931 (voir tab. 11, p. 218)[114].

Réseau \ Années	Variable	1920	1927	Variation 1920-1927
Tramways et Paris – Arpajon	Offre (km.voitures)	79 598 092	102 519 545	28,80 %
	Fréquentation (passagers)	605 778 933	685 446 982	13,15 %
Autobus	Offre (km.voitures)	22 072 911	53 892 078	144,15 %
	Fréquentation (passagers)	165 984 957	329 441 596	98,48 %

Tab. 11 – *Évolution de l'offre et de la fréquentation des réseaux de tramways et d'autobus (1920-1927)*[111]

Néanmoins un déficit d'exploitation est enregistré année après année que viennent surtout considérablement alourdir des charges financières liées à l'unification des réseaux, notamment à la remise en route du réseau de tramways. Rapporté à l'inflation, ce déficit se trouve toutefois légèrement réduit, passant de 68 795 404,56 F (67 180 776,41 € de 2006) en 1921 à 97 600 535,52 F (53 466 549,36 € de 2006) en 1927[115]. De même, le résultat d'exploitation, quasiment à l'équilibre, et l'accroissement de la fréquentation des réseaux permettent à la STCRP de réduire ce déficit total de 25,69 % des recettes en 1921 à 15,67 % en 1927. Il n'en demeure pas moins que les difficultés financières, qui furent centrales au cours des années 1930, sont perceptibles dès les années 1920 et alimentent les

transport oublié. Les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, 2002, *passim*).

[114] C'est en 1929 que le record absolu de fréquentation des réseaux de surface est établi avec 1 081 138 316 voyageurs (voir tab. 39, p. 993).

[115] « *Bilan de la STCRP en 1927* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

rapports entre l'exploitant et le Département, dont le budget comble ces pertes. En effet, le mode de rémunération de la STCRP l'incitait plus à un accroissement de son offre, afin d'augmenter les recettes, qu'à un strict contrôle de ses dépenses, ce qui explique en partie qu'elle se soit impliquée dans une politique commerciale dynamique et innovante.

B. Le tournant commercial du réseau d'autobus, une révolution des années 1920

Aux progrès traditionnellement centrés sur le matériel et le personnel vient effectivement s'ajouter une volonté de la direction de la STCRP d'assumer son statut d'entreprise commerciale, désireuse de séduire le client, d'assurer un chiffre d'affaires et de développer de nouveaux services. Loin de se contenter d'avancées purement techniques, le nouvel exploitant des transports de surface parisiens, soutenu par le Département de la Seine, fait preuve d'un esprit d'innovation, toujours en accord avec ses intérêts financiers. La direction cherche ainsi à développer une attitude commerciale envers les voyageurs, tandis qu'elle trouve de nouvelles sources de financement des transports, notamment par la publicité.

L'attitude commerciale : du voyageur au client ?

La tournure commerciale de la STCRP est lisible dans son organigramme. Sous la direction de l'administrateur délégué, André Mariage, se trouvent essentiellement les services généraux et la direction générale de l'exploitation et des services techniques (DGEST), tenue par Louis Bacqueyrisse. Au sein de cette direction sont réunis les services en charge du personnel, des études, des infrastructures et du matériel et, surtout, la direction de l'exploitation commerciale (DEC), confiée à Paul Mariage, frère d'André. Cette direction, divisée en unités territoriales, les dépôts, est la véritable cheville ouvrière du système, son intitulé même indiquant le souci de mêler l'offre de transport aux besoins des voyageurs[116].

Les dirigeants de la STCRP tentent d'insuffler à leur personnel une attitude commerciale, au nom du service public en dénonçant « *l'inconvenance, [...] l'impolitesse et même [...] la grossièreté* » du personnel, qui suscitent des plaintes de voyageurs[117]. Une attention particulière est ainsi portée à l'attitude du personnel, notamment des receveurs, qui reflètent l'image de la compagnie et doivent donc se tenir debout sur la plate-forme arrière. Les consignes s'attachent à la propreté et à l'amabilité des agents, autant de facteurs conçus comme permettant de réduire les risques d'incidents à bord et donc de faciliter l'exploitation[118]. Il s'agit pour la compagnie de s'assurer que les receveurs puissent

[116] Pour un organigramme plus précis de la STCRP, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/7. Il demeure stable, dans ses structures comme dans ses cadres dirigeants, au cours de l'entre-deux-guerres.

[117] Circulaire STCRP/DEC/1 317 P du 22 juillet 1926 (ARATP, 1R 151). Des circulaires similaires rappelant les consignes de politesse se succèdent au cours des années 1920.

[118] Vers 1930, au dépôt de Le Brun, une plaque annonçait :

collecter la recette sans contestation, avant même de songer à séduire de nouveaux voyageurs, attirés par l'image d'un service propre et respectueux. Cet esprit est bien celui qui gouverne le choix de développer parallèlement à cette politique d'image irréprochable, l'affichage publicitaire à bord des véhicules.

La publicité, une nouvelle source de profit

Par le développement d'une activité d'affichage commercial, la STCRP choisit effectivement de muer des véhicules initialement vierges en véritables supports de publicités variées, en utilisant les diverses surfaces disponibles. Elle reprend ici une politique que la CGO avait déjà engagée peu avant la guerre, en particulier en demandant sans succès le droit de placer des publicités extérieures lors des négociations de 1910 ; en 1912, avaient toutefois été autorisées une petite publicité sur les vitres et la fameuse publicité sur la contremarche[119]. L'intérieur des véhicules, pour sa part, était ouvert à une publicité foisonnante, qui portait parfois préjudice aux informations utiles aux voyageurs[120].

Après la guerre, la situation financière difficile de la compagnie l'incite à chercher de nouvelles sources de financement, notamment par le développement de la publicité. Les demandes d'autorisation se succèdent et proposent de diversifier les supports. La CGO s'attaque d'abord aux toits de ses véhicules, sur lesquels elle se propose d'apposer des lettres de 40 cm de hauteur, peu visibles de près, mais bien plus de loin et des immeubles riverains. Face aux réticences esthétiques de l'administration et au rejet de l'idée par des élus du Conseil municipal, aussi bien de droite que de gauche, elle utilise un argument imparable, en cette période d'après-guerre, celui du nationalisme[121]. C'est « *en raison du but patriotique poursuivi* » que la CGO se permet d'ouvrir ses toits à la publicité pour l'emprunt de reconstruction de 1919, sans autorisation[122]. Elle peut ainsi s'appuyer sur « *le succès incontestable qu'a obtenu auprès du public la publicité faite en faveur de l'Emprunt sur le toit des omnibus* » pour demander la banalisation du procédé[123]. Ce qu'elle finit par obtenir en juin 1921, le préfet de la Seine allant à l'encontre de l'avis de ses services

SOYEZ TOUJOURS PROPRE
LE PUBLIC VOUS EN SAURA GRE
SOYEZ TOUJOURS AIMABLE ET CORRECT
VOTRE TACHE SERA FACILITEE

(*Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 207).

[119] Cette surface visible par tous, puisque ces marches sont un passage obligé pour tout voyageur, fut longtemps le lieu privilégié de la publicité pour KUB, qui profita ainsi de son nom court (voir fig. 149, p. 736).

[120] La STCRP tenta également de révolutionner la publicité à l'intérieur de ses véhicules en procédant à des essais d'appareils de projection pendant un an sur les véhicules du dépôt de la Bastille. Toutefois, ce dispositif, qui projetait des images fixes, chacune pendant 13 secondes, s'avéra fort coûteux pour le concessionnaire et son emplacement gênait particulièrement l'arrivée d'air frais à bord, ce qui suscita des plaintes de voyageurs. Le coût du courant, des films et de leur changement était également trop élevé (sur ce dossier, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/198). Plus classiquement, la STCRP envisagea d'apposer des plans avec indication des commerces à proximité (lettre STCRP/SFA/2 910 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 12 juillet 1926 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)).

[121] Voir notamment le rapport PS du 28 octobre 1919 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[122] Lettre CGO/SEP/2 520 du directeur général de la CGO au préfet de la Seine du 19 octobre 1920 et réponse du 22 octobre 1920 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[123] Lettre CGO/SEP/2 520 du directeur général de la CGO au préfet de la Seine du 17 novembre 1920 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

qui dénoncent l'« *effet désastreux que produirait une publicité de cette nature. Tolérable en raison du motif national et momentané qui la justifiait, elle deviendrait insupportable et déparerait la voie publique si elle était appliquée à la réclame, d'une façon continue*[124]. »

La stratégie de la CGO puis de la STCRP est donc celle de l'état de fait, mais également du grignotage progressif de la surface des autobus. Après des essais très régulés, la publicité sur une bande de 20 cm en haut des vitres est autorisée, en novembre 1923 sur les autobus puis en avril 1924 sur les tramways[125]. Des décalcomanies sont donc collés sur les vitres, après un double accord des préfets de la Seine et de police sur le contenu du message publicitaire[126]. C'est alors qu'a lieu l'envol des recettes publicitaires, qui demeurent toutefois bien modestes au regard du déficit des transports de surface[127]. Nouvelle étape, en 1926, la STCRP demande à apposer « *un bandeau de bois destiné à porter sur chaque face un texte de publicité [qui remplacerait] les inscriptions actuellement peintes sur la toiture même des voitures et qui sont d'une visibilité médiocre en raison de la faible inclinaison de cette toiture*[128]. » Ce qui lui est finalement refusé. En revanche, elle obtient en 1927 de diviser les marchés afin de trouver des annonceurs diversifiés et capables de payer une campagne sur quelques dizaines d'autobus et non sur l'ensemble du parc, mais au détriment de l'unité de son réseau[129].

Le principe selon lequel aucune publicité n'était autorisée sur les caisses des omnibus a donc été progressivement remis en cause, l'habitude de la publicité rendant toujours plus facile l'ajout de nouvelles surfaces publicitaires, tandis que la forte affluence à bord des véhicules de la STCRP servait à convaincre les annonceurs (voir fig. 50, p. 222). Dans ce processus, les préfets de police et de la Seine se sont montrés favorables à la publicité, contrairement à leurs services techniques, mais dont le rôle n'était pas de se prononcer sur l'esthétique, et, surtout, aux élus, pour qui Londres a constitué un contre-exemple, dont Paris s'est quelque peu rapproché en se gardant toutefois de voir rouler des autobus entièrement couverts de publicité[130]. Il est vrai que la publicité s'affichait alors

[124] Note PS de l'ingénieur en chef du STT du 1er mars 1921 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[125] La STCRP a tenté également d'obtenir l'autorisation de faire de la publicité sur les poteaux de trolley, semble-t-il sans succès, l'attachement à l'esthétique des éléments fixes étant très fort.

[126] Nous n'avons pas trouvé de plainte à ce sujet, ce qui accréditerait le jugement de l'administration préfectorale : « *jusqu'à présent le Service technique n'a pas connaissance que cette publicité ait donné lieu à des plaintes, de la part du public. Les glaces étant baissées, la vue est très légèrement influencée lorsque les regards se dirigent à travers les lettres, mais cet inconvénient est négligeable et ne se fait sentir que dans des cas très limités* » (rapport PS/G/2 137 de l'ingénieur général adjoint chef des services techniques des études du 10 octobre 1923 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)).

[127] La recette publicitaire passe de 1 767 000 F (1 619 880 € de 2006) au 1er avril 1923 à 2 520 000 F (2 021 418 € de 2006) au 1er avril 1924 (séance du conseil d'administration de la STCRP du 30 avril 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)).

[128] Note PS/410/11 724 du 10 juillet 1926 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[129] Lettre STCRP/4 292 de l'administrateur délégué de la STCRP au directeur général de l'inspection générale des transports en commun du 28 novembre 1927 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198). Elle doit en revanche renoncer à proposer des publicités spécifiques à certaines lignes en raison des échanges de matériel que l'exploitation peut nécessiter.

[130] Les élus savaient, par l'expérience des édicules concédés, qu'un concessionnaire a toujours tendance à abuser des autorisations dont il jouit.

L'exemple de Londres, où des compagnies font des bénéfices en partie grâce à la publicité, est avancé par le conseiller de droite Georges Delavenne, mais regretté aussi bien par le socialiste et ancien communard Émile Chausse que le royaliste Henri Froment-Meurice, hostiles à cette publicité, qui, en l'occurrence, couvre toute la surface des autobus. Néanmoins, même pour Georges Delavenne, il n'est pas question de faire à Paris ce qui se fait à Londres : « *nous avons trop le souci de l'esthétique*

jusque sur la tour Eiffel, qui arbora de 1925 à 1934 le nom de Citroën en gigantesques lettres lumineuses. Enfin, la publicité pose des questions de connivence et de partage d'intérêts. C'est ainsi qu'en 1932, la STCRP se propose d'accepter une campagne pour le manufacturier de pneumatiques Bergougnan, alors qu'à la même époque, elles convertit aux pneus son propre parc d'autobus, en se fournissant chez son concurrent Michelin (voir p. 233)[131].

Fig. 50 – *Annonce de la STCRP pour ses publicités (1931)*[132]

Ainsi, la STCRP a accentué le caractère commercial de l'activité d'exploitant de réseau d'autobus, déjà perceptible au cours des dernières années de la CGO. Mais c'est surtout par le développement de nouveaux services diversifiés, appelés *services spéciaux*, que la compagnie a su tirer pleinement profit des qualités de ses autobus tout en répondant aux besoins des citadins.

C. Les services spéciaux ou les nouvelles formes de souplesse de l'autobus

Dès 1921, la compagnie se lance dans l'exploitation de différents services en dehors de son contrat de régie intéressée, mais pour lesquels elle doit tout de même obtenir les autorisations administratives. Autobus menant les Parisiens à la campagne ou aux courses hippiques le dimanche, services de nuit capables d'assurer aux noctambules et surtout aux travailleurs nocturnes une mobilité nouvelle, ou dessertes d'événements ponctuels sont autant d'innovations de ce début des années 1920. Elles témoignent de l'utilisation des capacités de ce nouveau mode qu'est l'autobus, grâce à une souplesse que ne présentent ni le métro ni le tramway et une puissance dépassant de loin celle de l'omnibus hippomobile.

de notre grande cité pour permettre une publicité semblable sur les voitures automobiles. » (*BMO*, 29 décembre 1919).

[131] Lettre STCRP/SEA/242 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 18 janvier 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[132] *Guide officiel TCRP. Autobus, tramways, bateaux*, 1931 (collection personnelle).

Un vecteur du tourisme francilien

Les principaux services spéciaux sont ceux liés à la mobilité de loisir en région parisienne. Aux origines de ces services, l'organisation d'une desserte des champs de courses par la CGO à partir d'avril 1912, malgré l'opposition du service technique des promenades, soucieux de limiter au maximum la pénétration de véhicules automobiles dans le bois de Boulogne et ne jugeant pas les autobus « *assez légers et élégants*[133]. » La CGO rendit toutefois ses véhicules et son personnel dignes du cadre, les autobus arborant une girouette ornée d'un cheval et les agents portant un uniforme particulier (voir fig. 51, p. 223)[134]. Au cours des années 1920, cette desserte des champs de courses se développa et se diversifia, notamment avec la liaison vers Vincennes[135]. Elle représentait une activité importante, puisque, en 1922, pour la desserte des dimanches, elle impliquait une cinquantaine d'autobus sur différents champs de courses[136].

Fig. 51 – *Service des courses (*ca. *1912)*[137]

Forte de cette expérience, la STCRP inaugure de nouvelles liaisons du dimanche ralliant de multiples lieux autour de Paris : excursions, expositions, cimetières, stades...[138]

[133] Le préfet de la Seine autorise tout de même les autobus à y pénétrer par la porte de Saint-Cloud (voir les échanges de courriers entre la CGO et les différents services de la Préfecture de la Seine d'avril 1912 dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/191). La CGO trouvait là un moyen d'employer des véhicules inutilisés le dimanche, en proposant un tarif très élevé, de 1 F (2,99 € de 2006) pour Auteuil à 1,50 F (4,49 € de 2006) pour Longchamp. Pour le réseau classique, le tarif était de 15 centimes (0,45 € de 2006) en 1re classe, 10 centimes (0,30 € de 2006) en 2e. Pour plus d'une section, le tarif était unique : 25 centimes (0,75 € de 2006) en 1re, 15 centimes (0,45 € de 2006) en 2e.

[134] Avant la guerre, voir PRATP, 27 591. Après la guerre, voir la photo des services des courses place de la Bastille PRATP, R 8 190. Les tickets de ces services spéciaux étaient également ornés d'une tête de cheval (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 213).

[135] L'irrégularité de cette exploitation, en raison de son caractère événementiel et de l'influence du climat, incita la STCRP à la délaisser progressivement et à favoriser une desserte par des lignes normales éventuellement renforcées. Des entreprises privées, dans les années 1930, proposèrent alors des liaisons par autocars, dont la contradiction avec le monopole de la STCRP n'était pas totalement claire. Cette question fut tranchée par le CTP en 1938, où la STCRP put faire reconnaître son droit à l'exclusivité, de même que son droit à autoriser des compagnies privées à se charger d'un service qu'elle jugeait finalement trop coûteux et irrégulier. La desserte ne fut donc plus assurée que par des services privés (voir les échanges de courriers à ce propos dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/138).

[136] Voir les différents états hebdomadaires de 1922 (AP, Pérotin/10 331/56/1/191).

[137] CAGC, Mœurs 67.

[138] Les bases en sont jetées dès 1921 comme en témoigne la liste de ces services (voir p. 1001).

La plupart des services spéciaux sont rendus possibles par la motorisation, ce qui explique que la CGO n'ait eu une telle activité que très tardivement[139]. Ils contribuent largement à unifier la région parisienne en facilitant la mobilité en banlieue, leur domaine de prédilection, et participent à la prise de conscience d'une identité francilienne[140]. Ils traduisent également la volonté des dirigeants de la STCRP, mais aussi des élus, de montrer aux citadins ce qu'ils estiment être les beautés de leur région : cathédrales, châteaux... Alors que l'étalement urbain éloigne la campagne et les splendeurs architecturales des habitants de l'agglomération parisienne, nombreux sont ceux désireux de s'y rendre le dimanche[141]. Au fil des ans, les autobus rallient même la Picardie, la Normandie ou les châteaux de la Loire[142].

Ces services spéciaux sont assurés par le personnel de la STCRP sur des autobus identiques à ceux des lignes normales[143]. La compagnie utilise pleinement la souplesse de son parc, puisque ces services spéciaux sont toujours évolutifs, voire exceptionnels. Elle se construit ainsi une grande habitude d'organisation de dessertes spécifiques[144].

A partir du milieu des années 1920, la STCRP organisa des excursions avec guide-interprète et des « *promenades conférences universitaires* », à destination des étudiants, proposées les jeudis à la belle saison, avec approbation de l'Université de Paris et de la direction des musées nationaux[145]. Elle créa également des services spéciaux le dimanche par beau temps, en prolongeant ou modifiant des lignes existantes pour desservir des lieux d'agrément[146].

Du point de vue des citadins, les services spéciaux jouent un rôle important dans la construction de l'image de l'autobus, dans la mesure où le même véhicule peut desservir la place de la République en semaine ou conduire dans la vallée de Chevreuse le dimanche. La sortie de ces véhicules urbains à la campagne, souvent en convois, n'est pas sans danger. Leur fiabilité étant encore médiocre, les consignes à destination des machinistes prévoient différents incidents. Quoi qu'il en soit, « *chaque fois que le chemin peut laisser supposer un doute aux machinistes sur l'itinéraire à suivre, ceux-ci doivent examiner le sol pour y reconnaître soit la trace des roues des voitures précédentes soit une traînée de*

[139] Ces services rappellent ceux développés à la même époque par les compagnies de chemin de fer, comme les PLM dans les Alpes ou la compagnie du Midi dans les Pyrénées.

[140] Le lien entre ces services spéciaux et la découverte de l'Île-de-France est commenté par les contemporains (voir, par exemple, « L'Île-de-France », *L'âme du peuple*, 9 avril 1929).

[141] Voir notamment « Popularisons le tourisme », *La presse*, 13 avril 1928.

[142] André Mariage y trouve d'ailleurs un intérêt personnel, puisqu'il est lui-même dirigeant de la Ligue pour le développement de l'activité économique de Paris dont les buts sont de revitaliser les fêtes, le tourisme et le luxe face à la crise des années 1930, notamment en développant une activité publicitaire (voir « Une conférence de M. Mariage aux Variétés », *L'œuvre*, 4 mai 1935).

[143] Le personnel des excursions est mis en avant par des photographies le montrant classiquement devant ses véhicules, comme l'illustrent celles prises à Saint-Rémy-lès-Chevreuse en 1924 (PRATP, R 8 191 et R 8 192).

[144] Généralement, la STCRP répond à une demande locale ou propose un service, soumet le projet aux autorités préfectorales, puis l'exploite. Mais elle peut également être sollicitée par les préfectures.

[145] « Aux lycéens et universitaires », *L'œuvre*, 24 avril 1928.

[146] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/178 et sur le cas du Madeleine – Bastille p. 43.

plâtre effectuée par une sablière disposée sur la Ière voiture[147]. » Les sorties du dimanche revêtent donc un réel caractère d'aventure.

La promotion de ces services est assurée par la diffusion d'un guide à destination du public, par l'établissement de bureaux spéciaux au centre de Paris et par annonces dans la presse (voir fig. 52, p. 225)[148]. Les excursions, fussent-elles au bois de Vincennes en soirée, sont d'ailleurs relatées dans les colonnes des journaux à grand tirage[149].

Fig. 52 – *« Un des bureaux de tourisme de la T.C.R.P. »,* La journée industrielle*, 12 juin 1936*[150]

Ces différents services spéciaux rencontrent un fort succès et offrent un très bon rendement[151]. La STCRP trouve donc un intérêt bien compris au développement de ces services. Pour leur organisation matérielle, la compagnie profite de la baisse de fréquentation sur le réseau d'autobus le dimanche pour réaffecter ses véhicules[152]. Toutefois, de nombreuses protestations soulèvent le problème de l'utilisation d'autobus prélevés sur les lignes traditionnelles et affectés aux services spéciaux, plus rentables[153]. Progressivement, ils sont donc également assurés par des autocars, qui présentent notamment l'intérêt pratique et juridique de n'être pas les véhicules servant à remplir les clauses du contrat de régie inté-

[147] « *Prescriptions concernant les excursions en autobus* », 12 juin 1920 (ARATP, 1R 317).

[148] Sur le guide, voir le carton ARATP, 1R 317. Les départs des excursions se font des bureaux de la STCRP de la Madeleine, du quai des Grands Augustins et de la rue du Quatre-Septembre. Voir les photos PRATP, R 4 364 et R 4 369.

[149] « Au bois la nuit en autobus », *L'intransigeant*, août 1929. Voir d'autres articles dans le carton ARATP, 4R 28.

[150] « Les Transports en Commun de la Région Parisienne », *La journée industrielle*, 12 juin 1936.

[151] Le rendement est de 7,23 F/km (5,80 € de 2006/km) en mars 1924, contre environ la moitié sur les lignes classiques (séance du conseil d'administration de la STCRP du 30 avril 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)).

[152] Notons que le réseau de tramways, essentiellement en banlieue, connaît, pour sa part, la fréquentation la plus haute les dimanches, puisque la population ne se rend pas au travail au centre de Paris ces jours-là. La STCRP organise également des services spéciaux de tramways, malgré le caractère plus rigide de ce mode, à partir de 1921, pour la desserte de la fête de Neuilly et de la semaine de la motoculture du Blanc Mesnil. Plusieurs lignes ont également fonctionné les nuits de Noël et de la Saint-Sylvestre 1921 (AP, Pérotin/10 331/56/1/17).

[153] Un article paru dans la presse touristique en 1925 traite ainsi des « *"exploitations"* » de la STCRP et non de son *exploitation* (« Toujours la STCRP... », *Le grand tourisme*, septembre 1925).

ressée. Certains sont également plus adaptés aux excursions puisque décapotables. Mais leur capacité est moindre que celle des autobus et ils ne peuvent être employés à d'autres fins, si bien qu'ils représentent une forte immobilisation de capital. Leur effectif au sein du parc de la STCRP se limite donc à quelques dizaines de véhicules[154]. Ainsi naît tout de même une différence entre le Paris des touristes, véhiculés dans des autocars, et celui des Parisiens, à bord de leurs autobus[155].

Surtout, la STCRP est accusée de se retrouver en position de concurrence vis-à-vis des professionnels du tourisme. Le conflit qui l'oppose aux petits exploitants d'autocars ressemble au combat du pot de terre contre le pot de fer[156]. La STCRP, proche de l'administration préfectorale, est puissante, dispose d'un large parc de véhicules, d'un personnel nombreux et d'un réseau commercial établi. Elle peut plus facilement obtenir des lieux de stationnement pour ses véhicules, dans des endroits souvent délicats, comme les bois. Plus sournoisement, elle peut se permettre de courir le risque du déficit, puisque le Département assure l'équilibre financier global de son contrat, dans lequel il est bien difficile de retirer l'éventuelle part due à des services spéciaux utilisant les mêmes véhicules. La concurrence entre les différents autocaristes et la STCRP pour la desserte dominicale est particulièrement exacerbée sur les champs de courses du bois de Boulogne, où certains dénoncent des « *autocarodromes*[157]. » Les petites sociétés d'autocars, contraintes de jouer sur la rapidité de leurs véhicules plus que sur leur nombre, imposent à la STCRP de ne pas se contenter du « *train des rois fainéants dès qu'ils font le service du turf* », dénoncé auparavant[158]. Mais au risque de rendre les promenades au bois véritablement dangereuses pour le piéton imprudent.

Face à cette situation, une campagne de presse est lancée, notamment par le journaliste, économiste et syndicaliste de la CGT Francis Delaisi dans les colonnes de *Paris Soir*, sur le slogan « *l'autobus contre l'autocar*[159]. » La STCRP trouve pourtant des défenseurs, qui lui font confiance pour exploiter à moindre coût, dénoncent les tarifs retour exagérés des petites entreprises et se fondent sur une certaine idée de service public[160]. Elle put ainsi maintenir ses services spéciaux qui furent l'un des piliers les plus originaux de son activité avec la desserte nocturne de Paris, visant également initialement à satisfaire une

[154] Pour des photos des autocars à châssis Schneider H, qui étaient décapotables, voir PRATP, R 672 et R 675 à R 677. Voir la photo PRATP, R 5875 pour observer ces différents véhicules dans un cadre champêtre (*ca.* 1930).

[155] Voir par exemple « Comment les étrangers voient Paris : promenade "en commun" avec nos visiteurs », *La liberté*, 25 septembre 1923. Cet article fait découvrir au lecteur parisien la façon dont les touristes étrangers sont promenés dans leur ville en autocars de la STCRP.

[156] Un bon exemple de ce conflit est l'organisation du pèlerinage de mères de soldats américains tués pendant la Grande Guerre en 1930. La STCRP parvient à obtenir le marché sans problème, du fait de sa connaissance des rouages administratifs, de sa puissance et de son insertion dans le jeu d'acteurs locaux. Elle bénéficie ainsi d'une image de marque internationale en mettant à disposition ses autocars portant son logo pour un événement aussi vibrant de patriotisme (voir *Le grand tourisme*, juin 1930 et la photo PRATP, R 5 898).

[157] « Si on n'y met bon ordre la concurrence dans les transports "dominicaux" va devenir un danger », *Auto*, 30 septembre 1926.

[158] *Paris sport*, 7 avril 1924 (ARATP, 4R 28).

[159] Voir les différents articles dans le carton ARATP, 4R 28.

[160] Suivre la polémique dans les colonnes de *L'écho des sports* des 23 avril, 2 et 5 mai 1928 (ARATP, 4R 28).

demande de mobilité liée aux loisirs[161].

Les autobus de nuit, entre noctambules et travailleurs aux horaires décalés

La STCRP est aussi à l'initiative de la création de lignes nocturnes, après la fin du service des lignes habituelles, autour de 23 h 30. Huit lignes des théâtres et cinq lignes de nuit sont ouvertes en octobre 1921[162]. Le réseau des théâtres rayonne à partir de la place de l'Opéra, le départ s'effectuant vers minuit. Parcourant les Grands Boulevards, il offre la possibilité de réserver une place dans un bureau de la STCRP ou directement au théâtre, où se tient un contrôleur de la compagnie[163]. Les services de nuit rayonnent à partir de la place du Châtelet et partent à 0 h 30 du centre et à 1 h de la périphérie, puis toutes les heures, alternativement. Le terminus a été choisi « *le plus près possible des Halles* », qui sont le véritable pôle desservi[164].

Les résultats du service des théâtres ne sont pas à la hauteur des attentes et la STCRP propose, dès le 20 décembre 1921, d'en réduire les tarifs mais aussi le nombre, sauf la nuit du samedi au dimanche, et de les recentrer sur la place du Châtelet afin d'en faire les premiers départs des services de nuit, à compter du 11 février 1922. Le passage par l'Opéra est toutefois maintenu pour plusieurs lignes. « *Point de concentration* », la place du Châtelet est dotée d'un « *bureau avec salle d'attente ouverte toute la nuit*[165]. » Malgré ces améliorations, la fréquentation stagne si bien que le service est fermé par le préfet de la Seine le 13 août 1922[166].

Plusieurs explications de cet échec peuvent être avancées. Premièrement, les services réguliers ont été parallèlement prolongés jusqu'à 0 h 30 et se sont superposés aux autobus des théâtres, à des tarifs moins élevés. Ces questions d'horaire sont primordiales : comme l'estime un cadre de la STCRP, les services partaient « *trop tard pour les voyageurs sortant*

[161] Par ailleurs, les autobus sont également investis dans des services annexes, où leur emploi est proche des véhicules utilitaires. André Mariage parvient ainsi à remporter le concours de bennes à ordures automobiles organisé par la Ville de Paris en 1919, en proposant des véhicules montés sur des châssis Schneider-CGO. Il fonde ainsi la SITA, dont les 300 premiers véhicules remplacent les tombereaux hippomobiles (voir Beltran (A.) et Ruffat (M.), *De la poubelle parisienne à l'écologie active : 80 ans d'histoire de Sita*, Paris, Textuel, 1999, pp. 30-57 et Grosrichard (F.), « Des bennes tasseuses aux camions électriques », *Le Monde*, 10 novembre 1997, p. 14). Initialement, la CGO se charge même de la conduite, du garage et de la maintenance des véhicules, ce qui ne fut plus le cas avec la STCRP, qui se contenta de louer à la SITA l'ancien dépôt d'Ivry (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/292).

La STCRP élabore même un projet d'omnibus funéraires, afin de rallier en autobus les nouveaux cimetières *extra muros*, comme celui de Thiais, projet finalement abandonné pour des raisons juridiques en novembre 1923 (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/205). Un tel service existait à Vincennes à l'aide de tramways corbillards. Pour en voir des images, consulter FI, *En attendant l'automobile* ou les photos PRATP, R 8 439 et R 8 490. Le seul usage d'omnibus comme corbillard que nous ayons trouvé est celui qui fut improvisé lorsque Paris fut lourdement frappé par le choléra en 1832 (Bazin (A.), « Le choléra-morbus à Paris », *in* Ladvocat (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Un*, Paris, Ladvocat, 1831-1834, vol. 5, p. 365). Rappelons enfin que le cinéaste Georges Méliès a vu un omnibus se muer en corbillard (voir p. 56).

[162] Voir la liste de ces lignes p. 1004. Pour un plan, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/201. Voir le carton ARATP, 1R 315 pour consulter les études préparatoires et le montage administratif. Les premiers services de nuit roulent le 1er octobre 1921. Ceux des théâtres le 10 octobre 1921.

[163] Cette disposition « *n'a jamais donné aucun résultat* » mais illustre la volonté commerciale de la STCRP (rapport STCRP du directeur de la DEC du 17 novembre 1921 (ARATP, 1R 315)).

[164] Note STCRP/292 de l'administrateur délégué de la STCRP du 23 mars 1921 (ARATP, 1R 315).

[165] Affiche de février 1922 annonçant la réorganisation (AP, Pérotin/10 331/56/1/201).

[166] Pour une analyse de la fréquentation et des recettes de ces lignes, voir le carton ARATP, 1R 315.

du théâtre, trop tôt pour les noctambules[167]. » Deuxièmement, la STCRP n'a pas attendu suffisamment longtemps pour que l'habitude soit prise, parmi les spectateurs, de rentrer en autobus. Troisièmement, le cinéma, moins géographiquement concentré que le théâtre sur une partie du territoire parisien, avait déjà rendu l'art dramatique élitiste et il est probable que le public de ces établissements était suffisamment aisé pour rentrer en taxi ou avec son propre véhicule[168]. Enfin, le tarif unique était plutôt élevé : 1,50 F (1,46 € de 2006), puis 1 F (1,00 € de 2006), contre 35 centimes (0,34 € de 2006) pour un trajet de plusieurs sections en 2e classe de jour. Le service des théâtres a ainsi manqué sa cible[169].

En revanche, les services de nuit, sur lesquels la direction de la STCRP portait moins d'espoirs, répondent à un besoin du public[170]. Cette clientèle est massivement constituée de travailleurs, comme en atteste ce témoignage d'un receveur paru dans la presse en 1927[171] :

> *J'ai [...] un bon noyau d'habitués que je retrouve chaque soir à la même heure, qui me connaissent, me parlent, me serrent la main. Quand je vais du Châtelet aux portes, j'emmène les gens qui vont se coucher ; quand je viens des portes au Châtelet, je véhicule les gens qui viennent de se lever...*
> *A l'aller, ce sont des journalistes, des typographes, des clicheurs, des artistes, des contrôleurs de théâtres, des danseurs de boîtes de nuit, des musiciens de jazz, des garçons de café... Au retour, ce sont des commerçants qui vont s'approvisionner aux Halles, bouchers, fruitiers, fleuristes, des travailleurs qui commencent leur service de grand matin...*

Ce qui est confirmé par les demandes d'extension des services, qui émanent de groupes professionnels, notamment de boulangers et de bouchers[172]. Ces services sont aussi ouverts aux agents de la STCRP eux-mêmes, en raison de leurs horaires de travail particuliers[173]. Il n'est toutefois pas certain que la direction de la STCRP ait une conception aussi claire de sa clientèle. En effet, elle la qualifie régulièrement de *noctambules*, André Mariage n'hésitant pas à affirmer dans la presse, en 1926, qu'« *à 1 h. 30, il n'y a plus dehors que des gens résolus à se coucher tard... et à y mettre le prix*[174]. » Ou peut-être s'agit-il d'une façon de légitimer des tarifs élevés en raison du caractère exceptionnel de ce service ? Un

[167] Rapport du service de l'exploitation du 9 novembre 1921 (ARATP, 1R 315).

[168] Sur le lien entre cinéma et théâtre, voir Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *La culture de masse en France, de la Belle Époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 2002, p. 38. Ces raisons sont comprises par la STCRP à l'époque (rapport PS/CE/1 508/1 042 du 29 décembre 1921 (AP, Pérotin/10 331/56/1/201)).

[169] Le concept a pourtant fonctionné ailleurs, comme à Nancy, où « *le "balai du théâtre"* » fonctionnait encore en 1938 (« Le "balai du théâtre" », *L'intransigeant*, 26 décembre 1938).

[170] La différence entre les deux types de lignes est très nette dès le premier mois d'exploitation : 1 781 voyageurs sur les services des théâtres contre 11 394 sur les autobus de nuit en octobre 1921 (« *Résultats d'exploitation du service des théâtres et des services de nuit* », octobre 1921 (AP, Pérotin/10 331/56/1/201)).

[171] Benoist (P.), « Tandis que Paris sommeille douze lignes d'autobus sillonnent toute la nuit les rues de la capitale », *L'Auto*, 15 février 1927. Voir l'article en entier p. 1073.

[172] Citons notamment l'Association des commerçants et petits industriels de Clichy le 25 juillet 1927, le Syndicat confédéré des ouvriers boulangers de la région parisienne le 5 février 1929 et le Syndicat de la boucherie en gros des abattoirs de la rive gauche le 27 février 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/201).

[173] Il semble que certains d'entre eux aient abusé de cette autorisation, la direction choisissant de durcir les conditions d'emploi de ces services, en imposant notamment aux agents d'être en tenue (voir les échanges à ce propos dans le carton ARATP, 1R 314).

[174] de Rouvres (L.), « Reverrons-nous l'Autobus des Théâtres ? », *Paris Midi*, 24 février 1926.

service qui n'offre pas de tarifs ouvriers, alors qu'une large partie de sa clientèle pourrait en bénéficier si ses horaires de travail lui permettaient d'emprunter le réseau de jour[175].

Les cinq lignes de nuit connaissant une bonne fréquentation, sept nouvelles sont ouvertes le 13 décembre 1926, portant de nouveaux indices[176]. La place du Châtelet est ainsi transformée en « *un curieux "autobusdrome"* », comme l'écrit le journaliste Pierre Benoist[177]. Les tarifs sont revus à la hausse, à 2,50 F (1,42 € de 2006), mais restent très compétitifs par rapport au coût moyen d'une course en taxi, d'environ 20 F (11,37 € de 2006), la nuit, en forte augmentation cette même année[178]. Mais la clientèle des autobus de nuit aurait-elle pris le taxi ?

La mise en place d'un réseau de nuit est donc teintée d'ambiguïté par le décalage existant entre la clientèle visée et les utilisateurs effectifs du service. Elle reflète néanmoins la conscience nouvelle que développent exploitant et administration des capacités de l'autobus, mode dont la souplesse permet d'ouvrir des lignes sans courir de risque trop important, puisque ces dernières peuvent être modifiées ou fermées très rapidement et à peu de frais. C'est par ce type de services que la souplesse de l'autobus devient une de ses qualités reconnues, ce que renforce l'organisation de dessertes assumées comme ponctuelles, celles des grands événements organisés en région parisienne.

L'autobus face à l'événementiel des Jeux olympiques aux grandes expositions

Les Jeux olympiques de 1924 sont le premier événement important auquel doit faire face la STCRP[179]. Des lignes de tramways et d'autobus nouvelles ou prolongées sont mises en service pour rallier le stade de Colombes, lieu principal de cette manifestation. Le choix de ce site n'avait pas été appuyé par la compagnie, qui avait souligné son manque d'accessibilité[180]. L'événement donne l'occasion de procéder à des améliorations, notamment du réseau de tramways, qui furent conservées par la suite[181]. Le financement des nouvelles infrastructures impose de pratiquer des tarifs élevés et, en dépit de publicités pour les services spéciaux à différents endroits de Paris, la fréquentation est modeste[182].

[175] Des réclamations en ce sens sont exprimées, comme dans la lettre du Syndicat des ouvriers boulangers de la région parisienne au préfet de la Seine du 5 février 1929 (AP, Pérotin/10 331/56/1/201).

[176] Un *N.* s'ajoute à l'indice de la ligne diurne la plus proche. Pour un plan de ce nouveau réseau, voir fig. 220, p. 1156.

[177] Benoist (P.), « Tandis que Paris sommeille douze lignes d'autobus sillonnent toute la nuit les rues de la capitale », *art. cit.*

[178] de Rouvres (L.), « Reverrons-nous l'Autobus des Théâtres ? », *art. cit.* Sur les plaintes à propos des tarifs des taxis et les possibilités évoquées de prolonger les transports en commun en « *compensation* », voir « Le tarif des taxis : le public attend une compensation », *Le matin*, 18 mars 1926.

[179] Ils se tiennent du 4 mai au 27 juillet 1924. Sur cet événement voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/196.

[180] En compétition avec le stade Pershing et le parc des princes, le stade de Colombes avait été jugé par la STCRP le moins accessible parmi les trois projets (« *Examen des possibilités de transport en commun pour la desserte des Jeux olympiques* », 2 novembre 1922 (AP, Pérotin/10 331/56/1/196)).

[181] Notons le doublement des voies de la ligne 64 (Bezons (quai) – Porte de Champerret), la construction d'une « *gare d'échange* » entre les lignes 62 (Maison-Laffitte – Porte Maillot) et 63 (Bezons (Grand cerf) – Porte de Champerret) et l'installation d'un nouveau ponton pour des bateaux Saint-Denis – Colombes (séance du 22 juin 1923 du CCTCRP (AP, Pérotin/10 331/56/1/196)).

[182] Le tarif était de 5 F (4,01 € de 2006) pour rallier Colombes depuis Paris *intra muros* (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 22 avril 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/196)). Sur la publicité apposée sur des mâts,

Pour le matériel, le choix est fait de le prélever sur le parc en service, aux dépens des lignes existantes. La desserte de ces Jeux olympiques a ainsi mis en exergue les problèmes de chevauchement entre services exceptionnels et services habituels, de tarification des services spéciaux et de durabilité des projets après l'événement[183].

Au cours de l'entre-deux-guerres, d'autres événements d'importance sont organisés à Paris, comme l'Exposition des arts décoratifs de 1925 et l'Exposition coloniale de 1931, qui donnent lieu à l'ouverture de nouvelles lignes et à des remaniements temporaires ou permanents, dont la STCRP informe ses voyageurs par des dépliants spécifiques (voir fig. 53, p. 231)[184]. En 1931, la compagnie revendiqua avoir transporté 12 millions de personnes, soit le tiers des visiteurs[185]. L'Exposition de 1937 fournit l'occasion à de nombreux conseillers de réclamer le prolongement des lignes d'autobus de leur quartier vers l'Exposition, ou de proposer des lignes à titre d'essai pendant l'événement avec l'idée de les conserver par la suite[186]. Un exemple intéressant est celui de « *la Butte* », autobus léger desservant Montmartre, obtenu par les conseillers généraux du secteur, le républicain de gauche Victor Constant et le nationaliste Henri Torchaussé. Leur argumentation s'appuyait sur l'idée qu'un service déficitaire en temps normal pouvait être bénéficiaire en période exceptionnelle, comme à l'occasion d'une exposition, les visiteurs se rendant probablement aussi à Montmartre. Il y avait bien ainsi confusion des publics, les touristes servant de prétexte pour desservir les Parisiens, ce qui ne pouvait garantir la pérennité de la ligne[187]. Dans ce cas comme dans d'autres, les tensions sont fortes après l'événement, les élus se battant pour maintenir leurs lignes particulières. Expositions et grands événements exacerbent ainsi le fonctionnement clientéliste de la politique des transports publics parisiens de l'entre-deux-guerres.

---

voir la note PS/OE/1 483/52/11/206b du 29 avril 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/196). Malgré les réclamations du président du Comité olympique français, Justinien Clary, se plaignant du manque de spectateurs et une campagne de presse hostile, ces tarifs sont maintenus tout au long de l'événement (voir la lettre du président du Comité olympique français au préfet de la Seine du 23 mai 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/112)).

[183] Ils ont également donné naissance à un projet de monorail, proposé sans succès par l'ingénieur de la CMP Gaston Vrolix (note PS/OE/873/52/11/206 du 27 juin 1923 de l'ingénieur Bret (AP, Pérotin/10 331/56/1/196)). Un autre projet de monorail, présenté par l'ingénieur Grandjean, revit le jour pour l'Exposition de 1937 sans plus de succès (lettre STCRP/369 de l'administrateur délégué de la STCRP au directeur général du contrôle central de l'inspection de l'extension et des transports du 28 mai 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)).

[184] L'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes s'est tenue du 29 avril à octobre 1925 à la Concorde et aux Invalides. Elle a accueilli 15 millions de visiteurs. L'Exposition coloniale internationale s'est tenue du 6 mai au 14 novembre 1931 au bois de Vincennes. Elle a accueilli 34 millions de visiteurs. Sur cet événement voir les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/66 et ARATP, 1G 2 et p. 69.

[185] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 36-37. L'année 1931 correspond d'ailleurs à l'effectif maximal de la STCRP (31 105 agents) (*idem*).

[186] L'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne s'est tenue du 24 mai au 15 novembre 1937 sur deux sites principaux : Chaillot et le Champ de Mars et les Invalides. Elle a accueilli 34 millions de visiteurs. Sur cet événement voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/198.

[187] Malgré un premier avis négatif, la STCRP procède à un essai entre le 15 juillet et le 18 octobre 1937 avec des véhicules à un agent et à tarif unique et des arrêts à la demande. Mais la fréquence demeure adaptée aux touristes, c'est-à-dire de deux passages à l'heure, de midi à minuit. La recette ne suit donc plus lorsque les visiteurs se font rares et la ligne est finalement fermée (voir le dossier assez fourni de cette ligne (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)). Cette idée fut reprise lors de la création du Montmartrobus.

[188] A gauche : dépliant de la STCRP pour l'Exposition de 1925 (AP, Pérotin/10 331/56/1/7) ; à droite : dépliant de la STCRP pour l'Exposition de 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

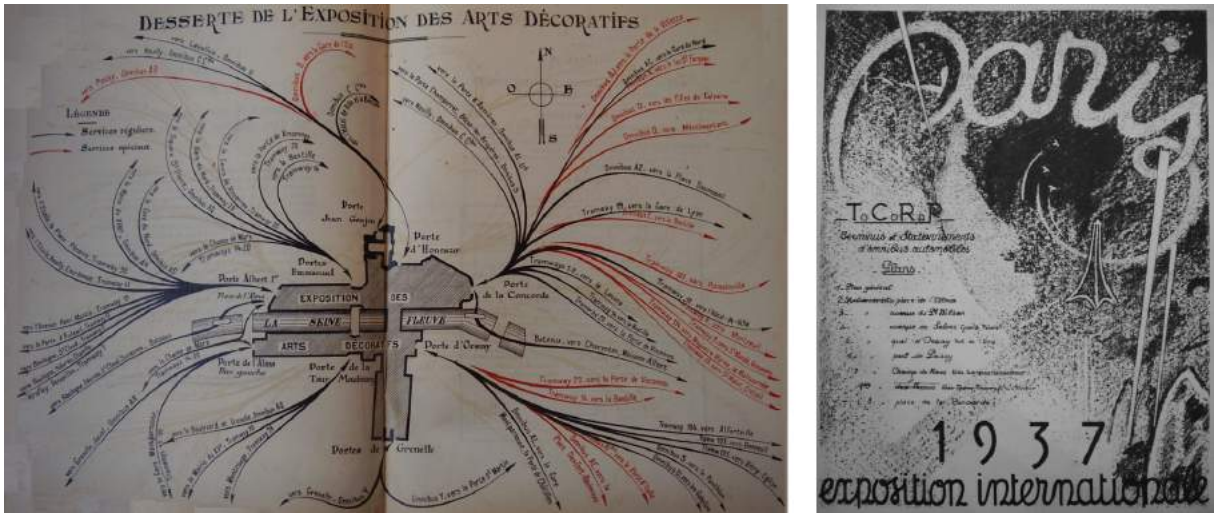


Fig. 53 – *Extraits de dépliants de la STCRP pour les expositions de 1925 et 1937*[188]

Ainsi la STCRP, dans un nouveau cadre contractuel et à l'aide d'un véhicule en plein développement, l'autobus, rompt avec l'immobilisme de la CGO, déjà quelque peu ébranlé par la motorisation. Ce nouvel exploitant n'est donc pas qu'une société exclusivement soucieuse de sa rémunération. Ou plutôt, elle trouve son intérêt à la multiplication de nouveaux services, espère séduire de nombreux voyageurs par une politique commerciale assumée et entend rationaliser l'exploitation d'un réseau automobile largement teinté de l'héritage hippomobile. Elle mène donc une politique fondée sur l'offre de transport, du moins dans les années 1920, dans la ligne des évolutions conceptuelles apportées par la motorisation avant la guerre. Ce visage de la STCRP reste pourtant largement occulté en raison de la réputation affairiste de ses dirigeants et des difficultés rencontrées dans les années 1930, qui ont largement ruiné son image à plus long terme.

Cet effort collectif, déployé par l'administration et l'exploitant ne se limite pourtant pas à l'offre de transport en elle-même. Le travail mené au cours des années 1920 et poursuivi dans les années 1930 concerne également l'adaptation de l'autobus à son environnement extérieur, celui de Paris et de son espace public engorgé par de nouvelles formes, motorisées, de mobilité.

III. Régler l'autobus sur la ville[189]

Les années 1920 sont un moment de modernisation de l'autobus qui permet à ce système de s'adapter aux contraintes urbaines nouvelles d'une société motorisée, la guerre ayant empêché la CGO d'y procéder auparavant. Telle est l'hypothèse que nous entendons démontrer ici en analysant successivement les différentes forces qui s'exercent sur lui,

[189] Écho au titre d'un chapitre intitulé « *Régler l'auto sur la ville* » de Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, pp. 81-125.

comme l'intensification de la circulation et la massification des voyageurs, et auxquelles il s'efforce de répondre, par des voies traditionnelles, comme l'amélioration du matériel roulant, ou par des réponses innovantes, que l'exploitant et l'administration sont contraints d'élaborer, telles les diverses formes de régulation de l'attente au point d'arrêt. Dans ce processus, il nous semble que le système de l'autobus parisien perd peu à peu son caractère artisanal et improvisé, hérité de la période hippomobile, pour s'ouvrir à une forme de rationalisation. En le réglant sur son environnement, administration, élus et exploitant constituent ainsi un objet qui se targue de modernité et acquiert une certaine crédibilité que traduisent, par exemple, la baisse du nombre d'accidents qu'il provoque et la capacité à organiser le développement urbain qu'on lui prête.

A. Une activité exposée ou la force de l'opinion publique

Il serait faux d'affirmer que cette modernisation du système s'opère d'elle-même. Elle est en réalité le fruit d'une pression extérieure mêlée de forces internes. Nous insistons ici sur la puissance des phénomènes d'opinion publique dans ce processus, puisque leur acuité est probablement une des spécificités des transports urbains, en nous fondant notamment sur l'utilisation qu'a su en faire Michelin au cours des années 1920. Nous soulignons également le rôle joué par une parole interne au système, celle des agents.

L'autobus sous le vent des critiques

Il est indéniable que le réseau parisien d'autobus est un sujet de débat récurrent des années 1920. Ainsi, la presse et les débats du Conseil général de la Seine abordent fréquemment la discussion des dysfonctionnements des transports en général et de l'autobus en particulier[190]. La critique des autobus s'exerce donc au grand jour. Elle incrimine leurs démarrages, leur manque de confort et de propreté, leur mauvaise régularité, le peu d'espace qu'ils offrent à bord pour les passagers chargés de paquets, le mal de mer qu'y éprouvent certains, la brusquerie de leur machiniste ou leur odeur nauséabonde[191]. Ils se voient également reprocher par des riverains leur passage intensif en certains lieux, entraînant une détérioration de la chaussée, des trépidations et du bruit[192]. Les points de forte concentration, comme la place du Théâtre-Français, suscitent de vives réactions (voir

[190] Un journal comme *Le matin* publie, par exemple, une série de plaintes diverses le 16 novembre 1922. Pour consulter des plaintes et articles à ce propos, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/197.

[191] Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens. Insertion, pratiques et représentations de 1900 à nos jours*, DEA d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Université Paris VII Denis Diderot, 2004, p. 119.

[192] Voilà ce qu'on peut en lire dans la presse en 1922 :

> *Comment pont et rue [des Saint-Pères] supportent-ils ce va-et-vient continuel de poids lourds ? Très mal. Le pont qu'on a réparé, voilà [deux] mois à peine, est de nouveau creusé de trous profonds et peu rassurants ; la rue n'est qu'une fondrière.*
> *Ne pourrait-on étudier un moyen de répartir mieux les lignes d'autobus, où faudra-t-il modifier le pont des Arts ?*

(*L'intransigeant*, 14 juin 1922)

Voir aussi la « *Pétition protestant contre le trouble que cause aux maisons d'une partie du quartier l'excès de vitesse des Autobus AP et AV à la descente de la rue de Crimée* » du 30 mai 1923 (AP, Pérotin/10 331/56/1/197).

p. 733). D'autres plaintes, plus ou moins précises et scientifiquement fondées, portent sur la pollution des autobus, comme celle à propos « *de composés de plomb et d'autres produits chimiques* » qui mettraient en danger la santé des voyageurs et riverains[193]. Les voies employées sont multiples : pétitions, lettres de particuliers à la Préfecture de la Seine ou de police ou à la STCRP, plaintes d'élus... Sont également soulignés le danger constitué par les autobus dans les rues en pente et les virages serrés, ainsi que les détériorations qu'ils sont supposés causer aux pièces du musée Guimet (voir p. 1068)[194]. Pour sa part, le responsable des parcs et jardins, Jean Claude Nicolas Forestier, croit « *devoir signaler que le stationnement prévu [par la STCRP] à la Porte Dauphine, [lui] semble regrettable, en raison du caractère de cette avenue [...] dont la réputation universelle d'élégance a bien quelque intérêt pour Paris et son commerce*[195]. » Enfin, les journaux d'inspiration libérale incriminent le statut de la société fermière, notamment son monopole, affirmant qu'il « *est devenu un lieu commun depuis longtemps que de se plaindre du sans-gêne de l'administration de la [STCRP]. Assurés de l'impunité, il semble que les fantaisies de ses employés n'aient pas de limites*[196]. » Mais la critique la plus visible et efficace fut celle menée par Michelin en vue de forcer la compagnie à adopter le pneumatique.

L'adoption du pneumatique ou la célèbre *campagne des cochons*

L'adaptation du pneumatique aux automobiles fut initiée par Michelin, dès 1895, à partir de son expérience dans le domaine des cycles[197]. Il s'impose immédiatement sur les véhicules légers, mais se heurte pour les poids lourds à la loi voulant que « *la durée kilométrique d'un pneu est inversement proportionnelle au cube du poids qu'il supporte*[198]. » A partir de 1908, les manufacturiers, dont Michelin, étaient pourtant parvenus à proposer des pneumatiques adaptés aux lourdes charges (voir fig. 54, p. 234)[199]. Toutefois, le coût d'entretien de ces pneumatiques était encore jugé trop élevé par les dirigeants de la CGO, qui n'assumaient pas financièrement la détérioration des chaussées par les bandages pleins de leurs véhicules[200].

[193] Note PS/CE/2 191/D/51/10 469/8 317 de la Préfecture de la Seine du 2 février 1926 (AP, Pérotin/10 331/56/1/197).

[194] Voir également la plainte de l'écrivain Henri de Régnier du 17 janvier 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/258).

[195] Note PS/A661 du 13 juin 1923 (AP, Pérotin/10 331/56/1/178).

[196] « La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne et le Public », *Les nouvelles économiques et financières*, 18 novembre 1922.

[197] Voir Dumond (L.), « L'arrière-plan technique et commercial », *in* Gueslin (A.) (dir.), *Michelin, les hommes du pneu. Les ouvriers Michelin à Clermont-Ferrand, de 1889 à 1940*, Paris, Éditions ouvrières, 1993, pp. 12-35. Sur le passage des bandages pleins aux pneumatiques, voir également Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, pp. 279-289.

[198] Ribeill (G.), « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la "révolution automobile" », *Culture technique*, n° 19, 1989, p. 194.

[199] Des essais sont opérés par Michelin sur les autocars de la région de Clermont-Ferrand et sur des véhicules de livraison à Paris. André Michelin affirme alors qu'« *on peut donc entrevoir le jour prochain où l'automobile sera, comme on dit, démocratisée par la généralisation des transports en commun, et où, comme le pneu ordinaire a tué le caoutchouc plein pour voitures de tourisme, le pneu jumelé tuera le plein sur les véhicules industriels* » (*idem*). Il propose dès 1908 aux Parisiens d'essayer des omnibus automobiles sur pneumatiques, à l'occasion du Salon de l'automobile, cherchant probablement déjà à faire naître une pression de l'opinion publique sur la CGO.

[200] Pour une discussion des deux techniques, voir Périssé (L.), *La concession des autobus de Paris*, Paris, Société des ingénieurs et scientifiques de France, 1910, pp. 61-62. L'auteur conclut d'ailleurs qu'« *on ne pourrait donc songer à l'emploi*

Fig. 54 – *Publicité pour les pneumatiques Michelin pour omnibus automobiles (1908)*[201]

Au sortir de la guerre, Michelin se lance dans de nombreuses innovations, soutenues par de vastes campagnes publicitaires. Un de ses objectifs est l'adoption des pneumatiques par les poids lourds[202]. En pratiquant une politique de prix bas, alors que le caoutchouc naturel se raréfie, ce qui renchérit les bandages pleins, Michelin parvient à diffuser des pneus qui accroissent vitesse et sécurité. En revanche, la STCRP, dont le parc est entièrement sur bandages pleins, ne partage pas cet engouement. Les coûts de maintenance, les crevaisons, la moindre durée de vie des pneumatiques et les plus forts risques de dérapage l'incitent à conserver les bandages au détriment de la qualité du service rendu à ses voyageurs, puisqu'il était indéniable, en revanche, que le confort des pneumatiques était inimitable[203]. Mais, comme l'a écrit Alfred Sauvy à propos de la distance séparant la pratique automobile de la propagande pro-automobile, « *un tableau sincère, contre les affiches de Bibendum, c'est à peu près une lance de chevalier contre une batterie d'artillerie lourde*[204]. » C'est cette faille qu'exploita André Michelin, en charge de la promotion des produits de sa firme familiale à Paris. Fidèle à sa volonté de promouvoir un système automobile le plus diversifié et complet possible, il lança une campagne en faveur de ses pneumatiques destinée à conquérir le marché des autobus parisiens, en prenant à témoin les voyageurs, clients du

des pneumatiques que pour des véhicules à faible capacité et à tarif élevé » (*idem*).

[201] *L'Illustration*, n° 4 060, 12 décembre 1908, p. 12.

[202] 300 camions et camionnettes sont équipées de pneus Michelin en 1919, 3 000 en 1921, 13 000 en 1923. la firme n'hésite devant aucune méthode commerciale, accusant, par exemple, les camions sur bandages pleins de lézarder les immeubles et d'endommager les revêtements routiers (Jemain (A.), *Michelin, un siècle de secrets*, Paris, Calmann-Lévy, 1982, pp. 110-111).

[203] Voir l'argumentaire d'André Mariage, publié en 1926 (Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun pour la desserte des grandes villes et de leur banlieue*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1926, 60 p.).

[204] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 29.

système d'autobus[205]. Une série de six images est diffusée par le bureau parisien de la compagnie, boulevard Pereire, tandis que des affiches sont placardées. La plus célèbre représente un véhicule transportant des porcs, monté sur pneumatiques, qui donnent son surnom à cette *campagne des cochons* (voir fig. 55, p. 236). La légende est implacable[206] :

> *Ces cochons sont transportés sur*
> *pneu et non sur pleins,*
> *parce que c'est plus économique,*
> *parce qu'ils arrivent plus frais.*
> *Les Parisiens roulent en autobus sur*
> *bandages pleins : cela leur coûte cher*
> *et ils arrivent moulus !*
>
> *Parisiens ! Un scandale :*
> *Réclamez l'égalité de traitement !*

Les magasins proches des stations d'autobus affichent cette provocation, qui suscite le rire des passants, des voyageurs et des agents de la STCRP. Michelin poursuit son action par d'autres coups d'éclat et finit par forcer la compagnie à l'adoption du pneumatique[207]. Celle-ci demande à ouvrir un appel d'offres auprès de différents manufacturiers comprenant un volet de maintenance, suivant en cela la proposition de Michelin d'entretenir les pneumatiques, de s'occuper de l'optimisation de leur durée de vie et de n'être rémunéré qu'à partir d'un kilométrage fixé parcouru par chaque pneumatique. Mais l'administration, estimant que l'entretien doit être à la charge de la STCRP, opte pour un simple marché de fourniture, plus maîtrisé[208]. Michelin remporte finalement la mise et équipe progressivement le parc parisien, notamment les Renault PN, à partir de 1928-1929 seulement. La substitution dure plusieurs années, comme l'atteste une plainte du personnel de la ligne E^{bis} (Madeleine – Charenton (Écoles)), encore en attente de pneumatiques en 1932 (voir p. 45).

Michelin a ainsi utilisé sa stratégie habituelle, qui consiste à jouer le client final contre l'intermédiaire, celui interpellé par l'expression « *Parisiens !* », en 1908 comme en 1924. L'innovation s'est opérée en bousculant le système établi par l'extérieur, ici grâce à la pression de l'opinion publique et politique. Finalement, les autobus y gagnent en confort,

[205] Sur le personnage d'André Michelin, centralien comme André Mariage, voir Ribeill (G.), « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la "révolution automobile" », *art. cit.*

[206] Les autres publicités sont sur le même ton :
- « *Ce charbon est transporté sur pneus...* »
- « *Ce vin est transporté sur pneus...* »
- « *Ce "panier à salade" roule sur pneus...* »
- « *Elle aussi, on "LA" transporte sur pneu (la pompe à m...)* »

(Jemain (A.), *Michelin, un siècle de secrets*, *op. cit.*, p. 111)

[207] Deux véhicules sur pneus parviennent à couper le cortège présidentiel se rendant à Longchamp, devant les caméras des actualités cinématographiques. Parallèlement, André Michelin écrit à tous les conseillers municipaux (*idem*).

[208] Voir les échanges entre la STCRP et l'administration en 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/227). Les manufacturiers pressentis étaient Michelin, Bergougnan, Dunlop, Goodrich et Hutchinson. Des études concertées avec les constructeurs sont engagées, visant à réduire le coût du pneumatique au niveau, trois fois moins élevé, du bandage plein (voir le rapport d'exploitation de la STCRP de 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/114)).

[209] Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris, Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 16.

Fig. 55 – *Affiche de la* campagne des cochons *(1924)*[209]

en vitesse et en rentabilité, le coût des pneumatiques étant orienté à la baisse[210]. Parallèlement à la pression exercée par Michelin, mêlant celle d'un fournisseur et des voyageurs, le système de l'autobus parisien se trouve également soumis à celle des agents eux-mêmes, qui sont à la fois acteurs et spectateurs de l'exploitation et critiques de ses défauts.

Le personnel, une des interfaces du système

Le personnel bénéficie d'améliorations de ses conditions de travail, suite aux grèves de 1919 et à l'assimilation au personnel départemental, les agents s'appuyant sur une forte syndicalisation (voir p. 336). Les réformes ne concernent pas que les modalités de l'emploi, telles que sa durée, le salaire, les congés et la retraite, mais touchent également le travail quotidien des agents. Éric Bail note que la direction se préoccupe notamment des soucis dus aux intempéries : augmentation des relèves pour les ouvriers des services de nuit, pose d'essuie-glaces sur les voitures non équipées pour lutter contre le gel, distribution de boissons chaudes aux agents dès les premières gelées, installation de pare-brise ou de gouttières sur les marquises pour éviter que les machinistes n'aient les pieds dans l'eau, chaînes de plate-forme plus hautes pour éviter l'accumulation de boue qui pouvait faire tomber les agents, pose de strapontins pour les receveurs...[211]

Des conflits sociaux sont toutefois notables au cours des années 1920, notamment la revendication récurrente du 1er mai comme jour chômé, particulièrement forte dans les

[210] Comme l'atteste un extrait de la séance du conseil d'administration de la STCRP du 19 septembre 1928 « *des essais sont en cours pour augmenter la vitesse des autobus qui a déjà été portée à 27 kms (vitesse théorique) au lieu de 23. En outre, les essais [...] ont permis de constater l'intérêt de la généralisation des pneumatiques. Le Code de la route permet en effet une vitesse maxima plus élevée (35 kms) pour les véhicules munis de pneumatiques* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/160). La durée de vie des pneumatiques est passée de 21 700 km en 1925 à 46 200 km en 1929, puis à 60 000 km en 1936 (Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, p. 117).

[211] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 63-64. Par ailleurs, certains itinéraires sont déviés en cas de neige ou de verglas (circulaire STCRP/DEC/1 170/M du 24 avril 1926 (ARATP, 99/1)).

transports parisiens, taxis, autobus et tramways. Au début des années 1920 se met ainsi en place une grève annuelle ce jour-là, donnant lieu à des représailles de la direction de la STCRP. La tension est maximale en 1924, quand André Mariage suspend 280 grévistes puis les réintègre après de dures négociations, les agents ayant bénéficié du soutien des conseillers généraux communistes Alexandre Luquet et Louis Sellier[212].

Dans le système d'exploitation mis en place par la STCRP, l'attention des machinistes et receveurs est extrêmement sollicitée, tandis que leur pouvoir discrétionnaire ou, du moins, leur liberté d'appréciation est toujours forte. En témoignent diverses règles édictées depuis la motorisation, tel le droit pour chacun d'arrêter tout autobus après 21 h pour y monter, accordé le 26 novembre 1912 à la demande des conseillers municipaux de droite Henri Froment-Meurice et Louis Dausset. La règle s'applique à plus de 50 m des points d'arrêt mais gêne les agents, soucieux d'avancer, surtout le soir, et dont l'attention doit dès lors être accrue. Cette pratique donne lieu à de nombreuses réclamations ou plaintes de police dont il est souvent difficile de contrôler le bien-fondé, les agents signalés pour n'avoir pas déféré à la demande de voyageurs prétendant généralement que les intéressés se trouvaient à moins de 50 m d'un point d'arrêt. La règle est donc assouplie en 1927, la direction indiquant que « *la pratique des arrêts à la demande doit être interprétée dans un esprit très large*[213]. » Plus généralement, la mauvaise volonté des agents est soulignée dans de nombreuses plaintes qui dénoncent les arrêts oubliés, ceux marqués trop loin du trottoir, les annonces d'arrêt négligées ou fantaisistes...[214] Rares sont, en revanche, les documents témoignant de pratiques plus constructives de la part des agents, qui furent pourtant probablement nombreuses et que nous avons pu déceler pour les années 1950-1960 en ayant recours à la mémoire orale, le receveur occupant alors un poste de véritable charnière facilitant les relations entre l'autobus, ses voyageurs et son environnement (voir p. 492).

A Londres également, le pouvoir d'appréciation des agents et donc les possibilités de contestation s'accroissent, comme le laissent supposer de telles instructions[215] :

> *Si un passager désirant descendre oublie de sonner la cloche exactement au point d'arrêt, mais le fait à proximité, l'arrêt doit être marqué, à moins que ce ne soit dangereux ou susceptible de provoquer un accident. Si la cloche est sonnée alors que l'autobus a largement dépassé le point d'arrêt, l'arrêt sera*

[212] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/73. Le 1er mai ne devient une fête légale que le 12 avril 1941 (voir Tartakowsky (D.), *La part du rêve. Histoire du 1er mai en France*, Paris, Hachette, 2005, 333 p.).

[213] Circulaire STCRP/DEC/1 820 du 15 juillet 1927 (ARATP, 1R 256). Dans ce même carton se répètent tout au long des années 1920 et 1930 les circulaires rappelant le fonctionnement de cette règle.

[214] La direction de la STCRP rappelle par exemple qu'il convient d'annoncer le nom de chaque arrêt et non « *Samar* » aux arrêts desservant *La Samaritaine* (circulaire STCRP/DEC/711/P du 5 mars 1925 (ARATP, 1R 256)). Des recommandations pour marquer les arrêts de façon à minimiser les risques d'accident sont également rappelées par la direction londonienne (*Traffic circular*, circulaire n° 143 du 10 janvier 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/7)).

[215] *Traffic circular*, circulaire n° 1 370 du 22 juin 1938 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/9). Traduction personnelle de la version anglaise :

> *Should a passenger desiring to alight fail to ring the bell at the exact point, but does so in the vicinity thereof, a stop must be made, unless it is dangerous, or likely to cause an accident. If the bell is rung when the bus is some considerable distance beyond the point, a stop will be made at the next fixed point.*

marqué au point d'arrêt suivant.

L'exploitant londonien tente d'ailleurs simultanément de maîtriser ces pans du système, par exemple en édictant ce que doivent être les communications entre receveur et machiniste à l'aide de signaux réglementaires que le receveur doit marquer avec sa cloche, ce qui rappelle les instructions de la STCRP n'autorisant que certaines formules à ses receveurs, comme « *places, s'il vous plaît !*[216] »

Le personnel exerce donc une influence très concrète sur la forme que prend l'autobus, sur chaque ligne, à chaque heure du jour et de la nuit. Si des tentatives de normalisation de son attitude sont engagées par la direction de la STCRP, elles demeurent somme toute assez limitées, en partie en raison de l'impossibilité d'en contrôler quotidiennement l'application mais également en raison du caractère intrinsèque de cette liberté au sein d'un système d'autobus ouvert à des pratiques artisanales, sinon improvisées, très différent, dans sa logique, du réseau ferré. A la dualité de la souplesse et de la rigidité du réseau routier correspond la dialectique entre l'édiction de règles et la liberté d'appréciation de ses agents. La direction est donc tentée par le recours à des dispositifs techniques ou des corps d'agents extérieurs à l'exploitation quotidienne, tels les contrôleurs, pour canaliser au mieux les comportements de voyageurs de plus en plus nombreux.

B. Réguler l'attente, la montée et le voyage : l'autobus face à la massification

Alors que le trafic augmente fortement, passant de 166 à 366 millions de voyageurs de 1920 à 1930 sur le réseau d'autobus et atteignant son apogée pour les réseaux de surface en 1929, les transports en commun doivent adapter leurs pratiques et infrastructures afin d'offrir un service acceptable par leurs clients et de maintenir une exploitation satisfaisante que la foule ne vienne pas troubler[217]. Cet impératif se traduit avant même la montée à bord, alors que les voyageurs désireux d'emprunter l'autobus se disputent pour y trouver une place tant que le *complet* n'est pas sonné. Si le nombre de voyageurs autorisés à bord, en 1re classe, à l'avant, et en 2e classe, à l'arrière et sur la plate-forme, est strictement réglementé et affiché sur le véhicule, la pratique des receveurs est arbitraire, certains acceptant jusqu'à cinq voyageurs supplémentaires, d'autres refusant tout dépassement[218]. Pour le voyageur, au manque global d'offre de transport s'ajoute ainsi la frustration d'un arbitraire incompréhensible. La direction de la STCRP tente donc de réguler l'attente, la montée et les comportements à bord par l'instauration de dispositifs spécifiques et s'attaque à un problème contre lequel la CGO ne semble pas avoir développé de politique particulière, celui de la fraude.

[216] Voir *Traffic circular*, circulaire n° 917 du 9 décembre 1936 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/7) et la circulaire STCRP/DEC/711/P du 5 mars 1925 (ARATP, 1R 256).
[217] Pour des données de fréquentation voir tab. 39, p. 993.
[218] Voir par exemple *Le matin*, 27 février 1923.

Les numéros d'ordre ou comment déléguer l'urbanité à un objet

La régulation de l'attente est le premier stade de la canalisation des voyageurs[219]. Face à des autobus qui affichent régulièrement complet ou dont la fréquence est souvent trop basse, le public s'impatiente et des scènes de fortes disputes sont rapportées. La STCRP développe donc des dispositifs visant à apaiser les tensions au point d'arrêt. Des numéros d'ordre étaient déjà disponibles aux principaux points du réseau de la CGO, mais la massification des transports impose alors de réguler le système régulateur lui-même, notamment en limitant le nombre de numéros d'ordre qu'un voyageur peut retirer[220]. D'où l'idée d'un distributeur mécanique, puis automatique de ces tickets, proposée dès 1913 par l'ingénieur Arnould, expérimentée après la guerre, et diffusée sur le réseau dans les années 1920[221]. Ce mobilier urbain permet de réduire de moitié la consommation de numéros d'ordre et est surtout le premier à servir simultanément de support publicitaire, grâce à l'effet de réseau des centaines de points équipés dans Paris[222]. La STCRP en tire donc des recettes directes[223]. En outre, l'installation de ces distributeurs, le plus souvent sur des candélabres, a permis une meilleure information des voyageurs, qui, en dehors des bureaux, ne pouvaient qu'attendre le passage d'un receveur à l'arrêt pour se renseigner[224].

La pratique des numéros d'ordre est bien éloignée de ce qu'en décrivent les textes réglementaires : l'appel est long, se fait souvent dans la confusion, les numéros pouvant avoir été ramassés par terre par les uns ou les autres, voire tout simplement falsifiés. Les numéros d'ordre apportent donc un premier élément de régulation, mais sont vite dépassés lorsque la foule est trop massive[225]. Les limites de l'objet sont ainsi atteintes.

Ce dispositif génère pour l'essentiel deux types de problèmes. Dans le cas d'une arrivée simultanée d'autobus de différentes lignes en un même point, les véhicules doivent s'arrêter successivement et les passagers attendre dans la queue que le premier receveur ait procédé à la montée des voyageurs dans l'ordre, puis que le premier autobus soit parti pour monter dans le suivant, qui ne procède à la montée à bord qu'à ce moment-là. L'autre source de difficultés est due aux passagers qui sautent à bord peu de temps avant que le véhicule

[219] L'attente des voyageurs est perceptible dans les scènes filmées à l'époque (voir FI, *L'effet d'un rayon de soleil sur Paris en 1928* et FI, *Paris 1935*)

[220] Ordonnance du 8 octobre 1912. Sur la question des numéros d'ordre, voir les cartons ARATP, 1R 256 à 260. La consommation de numéros d'ordre était très élevée : 250 millions par an environ au milieu des années 1920.

[221] Plusieurs modèles furent installés, notamment à levier et à tiroir.

[222] De la publicité était également inscrite sur une face de certains numéros d'ordre.

[223] Cet exemple dément les affirmations de la société JC Decaux, qui prétend avoir inventé le « *mobilier urbain* » en 1964 (`http://www.jcdecaux-mu.fr`). Ce que Jean-Claude Decaux entreprit dans les années 1970 ne peut être vu que comme une généralisation de ce que connut le Paris des années 1920 (voir p. 598).

[224] De nombreuses informations pratiques (horaires, directions, tarifs...) et des conseils de comportement furent ainsi affichés sur les distributeurs (rapport STCRP/DEC/1 164 du 2 février 1932 (ARATP, 1R 257)).

[225] L'appel lui-même est également régulé :

> *Les numéros seront énoncés par les receveurs, de 5 en 5, jusqu'au moment où les places de 2ème classe seront toutes occupées, à l'exception de 2 ou 3 ; à ce moment, l'appel des numéros se fera I par I jusqu'à occupation complète des places des 2ème classe ;*
> *ensuite, l'appel reprendra dans les mêmes conditions, pour les places de Ière classe, jusqu'à complète occupation de la voiture.*

(ordre de service n° 29 du 10 juillet 1922 (ARATP, 1R 260)).

arrive à un arrêt. Les receveurs doivent alors les éconduire et leur demander de prendre place dans la queue, ce qui est probablement plus théorique que pratique. Il est toutefois frappant de constater que le réseau londonien n'a pas été confronté à ces questions de régulation de l'attente, alors même qu'il connut également des difficultés liées à la capacité limitée des véhicules. En préférant l'éducation du public à son traitement, l'exploitant n'a ainsi pas eu besoin de recourir à un objet pour lui déléguer l'urbanité.

Cette question de l'attente et de la montée à bord est intrinsèquement liée à celle du nombre de places disponibles et à la régulation des comportements des voyageurs placés sous la surveillance du receveur.

La régulation des comportements à bord

La régulation des pratiques à bord des autobus est rendue nécessaire par la vitesse et les cahots de ces nouveaux véhicules. Il s'agit d'abord de veiller à la sécurité des passagers, ce qui justifie, en 1913, l'interdiction des épingles à chapeaux non protégées, fréquemment portées par les femmes de l'époque. Puis arrive la question du tricot à bord, activité courante des voyageuses de l'entre-deux-guerres et régulièrement dénoncée comme dangereuse. Mais le risque n'était pas réel, puisqu'il semble qu'au cours du XX^{e} siècle aucun incident ne puisse être imputé à une aiguille à tricoter[226]. Aucune réglementation n'est donc finalement prise à l'encontre de cette activité, les agents ayant seulement à rappeler les dangers et la responsabilité de la voyageuse.

Quand l'omnibus hippomobile était un lieu où tout était véhiculé, comme en témoignent de nombreux récits, les pouvoirs publics réglementent l'accès de l'autobus en restreignant les conditions de transport de colis. Pour des raisons d'exploitation, leur manutention risquant de retarder les services, André Mariage refuse le transport de colis non accompagnés[227]. En revanche, à compter de 1926, la partie gauche de la plate-forme arrière est ouverte à l'entreposage de colis accompagnés de plus de 10 kg, dans certaines limites de taille et de masse, et contre paiement d'un supplément, exclusivement à bord des lignes d'autobus desservant les Halles[228]. Une forte demande semble alors avoir existé, ce qui témoigne de l'utilité des transports de surface pour assurer des déplacements professionnels et le transport de marchandises, notamment entre les Halles et le reste de l'agglomération[229]. Mais, en 1928, malgré la demande des voyageurs et l'intérêt financier

[226] Sur ces questions, voir le carton ARATP, 1R 151. Il s'agit d'un des rares exemples de discussion administrative et de dispositif réglementaire envisagé rédigé pour un public exclusivement féminin, jusque dans ses formulations.

[227] Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 23 mai 1922 (ARATP, 1R 328). De même, il se montre également réservé sur le transport des petits animaux pour des raisons de proximité avec les autres voyageurs, ce qui fut toutefois autorisé (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/275). Les transports de colis, courriers et journaux ont été autorisés à bord des lignes de tramway EB (Parc Saint-Maur – Place de la pie) et EL (Cœuilly – Champigny (gare)) de façon marginale dans les années 1920 (voir le carton ARATP, 1R 328). Le Paris – Arpajon a également servi au transport de courrier, mais il s'agissait d'un train urbain, plus que d'un tramway.

[228] Des mesures similaires sont prises sur le réseau de tramways.

[229] Une « *confectionneuse de chaussures* » ne procède-t-elle pas à ses livraisons en autobus sous la plume du romancier Gaston Leroux (Leroux (G.), *La machine à assassiner*, Paris Tallandier, 1923, réédition *in La poupée sanglante ; la machine*

qu'y trouve la STCRP, la Préfecture de police refuse l'extension de ce système à l'ensemble du réseau, par souci de distinguer les flux de marchandises et de passagers et de ne pas concurrencer les transporteurs routiers[230].

Dans les années 1920, des plaintes récurrentes de voyageurs, d'élus et de l'administration préfectorale sont adressées à propos de la propreté à bord des tramways et autobus, où huile, saletés et graisses semblent courantes[231]. Du fait du revêtement de la voirie, le passage des autobus provoque bien souvent de la poussière qui vient s'accumuler à bord, notamment l'été, lorsque les fenêtres sont ouvertes, ce qu'un arrosage régulier pouvait réduire, mais qui ne fut éliminé qu'avec le changement de revêtement. Par ailleurs, le transport de marchandises diverses par les voyageurs eux-mêmes finit par recouvrir le plancher « *d'un bout à l'autre de la voiture, d'un tapis fait de déchets de paille*[232]. » La propreté du véhicule est à la charge du receveur qui doit nettoyer l'intérieur de son autobus à chaque terminus mais ne dispose pas nécessairement du temps pour assurer cette tâche, les voyageurs en attente pouvant monter dès l'arrivée de l'autobus, ou peut tout simplement la négliger[233]. En la matière, la direction de la STCRP a rappelé fermement à l'ordre son personnel, la saleté des véhicules ne semblant plus être incriminée au cours des années 1930.

Le cas de la propreté pose la question du règlement et de la pratique. Le manque de respect de certaines règles d'usage semble en effet courant à bord, de la part des agents ou des voyageurs. Ainsi, l'interdiction de fumer à l'intérieur des autobus ou des bureaux d'attente, attestée dès la fin du XIX^{e} siècle, est mal respectée[234]. « *La salle d'attente est toujours envahie par les agents de la S.T.C.R.P. qui y fument et y tiennent des propos indécents, etc...* », affirme un rapport de la Préfecture de police en 1924[235]. De même, des règles floues ou tacites sont respectées par les uns ou négligées par les autres, comme la priorité accordée aux femmes enceintes que le Conseil général vote en 1920 mais que la galanterie suffisait à garantir[236]. De ces situations ambiguës naissent des tensions qui peuvent dégénérer en altercations entre agents et voyageurs de 1re classe[237]. Par rapport

à assassiner, Paris, Opta, 1969, p. 140) ?

[230] Voir les échanges à ce propos dans les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/275 et ARATP, 1R 328.

[231] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/197. La presse relaye ces plaintes (« Un coup de plumeau, s.v.p. », *La liberté*, 9 juin 1925).

[232] Plainte de René Fiquet, qui fut élu conseiller municipal de droite en 1925, du 10 juin 1922 (AP, Pérotin/10 331/56/1/197).

[233] Une observation menée à la gare d'Austerlitz en juin 1927 constate que sur 15 autobus arrivés au terminus, un seul a été nettoyé ; ils ont pourtant disposé de huit minutes d'arrêt au terminus en moyenne (note PS/STT/1 297/432/3 316 du 18 juin 1927 (AP, Pérotin/10 331/56/1/197)).

[234] Voir *BMO*, 2 décembre 1920.

[235] Rapport PS/OE/1 600/51/10 489/7 137 du 14 août 1924 reprenant les termes d'une plainte (AP, Pérotin/10 331/56/1/197).

[236] Voir *BMO*, 2 décembre 1920.

[237] Ainsi en va-t-il lorsqu'un receveur, se revendiquant du prolétariat a traité un voyageur de 1re classe de « *fainéant* » et de « *sale bourgeois* », oubliant alors l'attitude commerciale prônée par sa direction (voir *La Victoire*, 7 octobre 1922). Ces tensions incitèrent la STCRP a développer le carnet de tickets, acheté à l'avance et minimisant les échanges à bord (voir p. 342).

au taxi, autobus et tramways étaient pourtant perçus comme populaires[238].

La STCRP se trouve donc contrainte d'adapter ses véhicules aux usages développés par des citadins qui se les approprient progressivement. Pouvoirs publics et mouvements de voyageurs lui imposent d'ailleurs de réguler les pratiques à bord et d'aseptiser des autobus dont l'héritage de la période hippomobile était trop sensible[239]. Ce n'est qu'un volet d'un processus plus global de contrôle du fonctionnement du système dont l'un des aspects les plus intéressants est la politique de lutte contre la fraude.

Contrôle à la descente et inspecteurs en civil, l'invention de la répression de la fraude

La STCRP s'attaque effectivement au problème de ce que ses cadres appellent le *coulage*[240]. La fraude a augmenté après la guerre, en raison probablement du manque de véhicules et, peut-être, d'une évolution des mentalités[241]. En outre, la substitution de tickets au système des cadrans a suscité de nouvelles formes de fraude[242]. Cependant, dans l'esprit de la direction, le terme *fraude* renvoie non seulement à celle des voyageurs mais surtout à celle des agents, notamment les receveurs. Les dispositifs mis en place reflètent donc cette double crainte.

Toute la difficulté est liée au fonctionnement flou du système de perception. Le receveur, qui démarre la recette par la plate-forme, peut d'abord commettre des erreurs, en

[238] En 1924, la presse relaie ainsi une analyse des modes en termes de lutte des classes :

> *Que les chauffeurs de taxis qui considèrent leur client, généralement bourgeois, comme un ennemi de classe, fassent grève pour lui montrer la "force prolétarienne", c'est leur droit. Comme ce sera, le 2 mai, le droit du client bourgeois, brimé la veille, de faire la grève du pourboire. Chacun son tour.*
> *Mais que les employés d'autobus et de tramways manifestent le 1er mai en molestant leurs semblables, ouvriers ou employés, clients habituels des sociétés de transport en commun, en les empêchant de vaquer à leurs affaires, voilà qui est au premier chef illogique.*
> *Mais allez donc demander de la logique à des gens qui pour célébrer le travail, ont imaginé de se croiser les bras...*

(« Les transports et le 1er Mai », *Le rappel*, 29 avril 1924)

[239] A Londres, la LGOC est prise dans le même jeu, par exemple lorsque sa direction s'inquiète des accrocs causés par les sièges ou parois de ses véhicules sur les vêtements de ses voyageurs, ce qui témoigne d'un souci de rendre propre à un usage urbain un objet trop brut (*Traffic circular*, circulaire n° 240 du 16 mai 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5)).

[240] La baisse de la fraude, donc la hausse des recettes, alimente la rétribution de la STCRP. Pour une généalogie de la fraude, voir Suquet (J.-B.), *Les dynamiques professionnelles de la relation de service. Le cas de la fraude sur le réseau de surface de la RATP*, thèse de doctorat de gestion, sous la direction d'Anni Borzeix, École polytechnique, 2008, pp. 113-153.

[241] Il est très difficile d'avancer des taux de fraude. Les différents sondages réalisés donnent des taux de l'ordre de 10 %, probablement très variables selon la ligne et l'heure de la journée (voir le carton ARATP, 1R 145). Au début des années 1920, pour l'ensemble du réseau, elle est estimée à 4 % en heure creuse et à 8 % en heure pleine (note STCRP/DEC/13 254 du 7 décembre 1934 (ARATP, 1R 146)). Elle est mesurée à 8 % sur la ligne de tramways 8 (Montrouge – Gare de l'Est) en 1920-1923 (rapport STCRP/DEC du 7 novembre 1931 (ARATP, 1R 149)).

[242] Les cadres de la STCRP en dressent une liste en 1924 :

> – *Voyageurs effectuant un trajet plus long que celui pour lequel ils ont payé ;*
> – *Voyageurs passant en Ière classe sans payer de supplément ;*
> – *Réutilisation de coupons de retour ;*
> – *Voyageurs n'acquittant pas le prix de leur place ;*
>
> *Cette dernière fraude, qui est la plus grave et la plus importante s'opère également de plusieurs façons :*
> – *Le voyageur tient en mains, bien en évidence, un ticket périmé pour laisser croire qu'il a déjà acquitté le prix de sa place ;*
> – *Le voyageur profit de ce que le receveur est occupé pour passer d'un compartiment où la perception n'est pas encore faite, dans un autre où elle est faite ;*
> – *Le voyageur feint de ne pas entendre le receveur qui demande le prix des places et affecte notamment d'être absorbé par une lecture ;*
> – *Aux heures de charge, surtout dans les services ouvriers, des voyageurs gênent les mouvements du receveur pour l'empêcher de percevoir la recette.*

(note de la STCRP n° 2 832 du 26 juillet 1924 (ARATP,1R 145))

particulier dans le calcul des sections ou dans le rendu de la monnaie. Il doit avoir demandé à chaque voyageur monté à bord de s'acquitter du prix du trajet ou de lui remettre un ticket, voire de lui montrer un justificatif de gratuité, avant que ce dernier descende. A partir de quand un voyageur à bord est-il considéré comme en fraude ? Tant qu'il n'est pas descendu, il peut toujours affirmer qu'il vient de monter ou qu'il attendait le passage du receveur, quitte à se faufiler lui-même entre les autres voyageurs pour lui échapper[243]. Situation d'autant plus complexe que les arrêts se faisaient à la demande jusqu'à la motorisation. Voyant un contrôleur, il peut même réclamer un ticket au receveur. Le contrôle par des agents autres que les receveurs ne pouvait donc avoir lieu qu'à la descente. Mais alors se pose la question du statut de l'espace public : un voyageur qui a les pieds au sol est-il toujours un voyageur ou est-il déjà devenu un simple piéton, et, à ce titre, hors d'atteinte de tout contrôle ? La difficulté du contrôle tient donc à ce qu'il ne peut réellement être légitime qu'au moment précis où le voyageur descend du véhicule[244]. D'autre part, *le contrôle à la descente* ralentit la marche des voitures et peut s'avérer dangereux pour les voyageurs. La réalité de ces contrôles pose également problème : ils s'opèrent dans une ambiance tendue, entre la pression des contrôleurs et celle des voyageurs désireux de monter à bord[245].

Or les compagnies antérieures et la STCRP estiment que seul le contrôle à la descente est efficace, en particulier face au *contrôle de route* ou *contrôle par accompagnement*[246]. Malgré les interdictions préfectorales répétées, l'exploitant poursuit donc cette pratique, en adoptant une attitude de « *résistance passive* » face à l'administration[247]. Cette attitude s'avère payante puisque le préfet de police Jean Chiappe autorise le contrôle à la descente en certains points du réseau dès son arrivée à la Préfecture de police[248]. Notons que la direction de la STCRP avait d'abord joué sur le ressort moral, en « *[faisant] placarder dans les voitures de belles affiches demandant aux voyageurs d'aider le receveur dans son travail*[249]. » Mais ce recours, opposant les voyageurs en règle à ceux supposés en fraude, s'avéra peu efficace[250].

[243] Les tramways avec leur baladeuse étaient donc des lieux de forte fraude en raison de la possibilité de passer d'une voiture à l'autre. La plate-forme arrière des autobus était également sensible.

[244] Sur ce point juridique, voir la lettre du préfet de police à l'inspection des tramways du 18 juin 1920 et la réponse de l'administrateur délégué de la STCRP (ARATP, 1R 145).

[245] Voir les échanges entre la STCRP et l'administration à propos des pratiques violentes des contrôleurs en 1924 (ARATP, 1R 145).

[246] Une note de la STCRP datant de 1926 montre même que la place occupée par le contrôleur à bord des tramways coûte plus cher qu'elle ne rapporterait si elle était occupée par un voyageur (note STCRP/5 562 du 18 mai 1926 (ARATP, 1R 145))! En 1927, le coût de revient net d'un procès-verbal, une fois déduites les recettes du contentieux, est de 19,29 F (10,57 € de 2006). Mais la STCRP n'évalue pas les coûts d'opportunité, c'est-à-dire la dissuasion de la fraude liée à la simple existence des contrôleurs (note du 14 novembre 1927 (ARATP, 1R 148)). Une amende coûtait alors de 30 à 50 F (17,05 à 28,43 € de 2006) selon l'infraction (note STCRP/DEC/12 166 du 9 novembre 1926 (ARATP, 1R 148)). Ajoutons également que l'intérêt de la direction de la STCRP était d'augmenter la recette, sans se soucier réellement des dépenses.

[247] Lettre de la Préfecture de police à l'inspection des VFIL du 27 avril 1927 (ARATP, 1R 145).

[248] Arrêté du 24 octobre 1927.

[249] « Vos tickets "S.V.P." », *La lanterne*, 20 octobre 1922. Voir le texte complet p. 1067.

[250] Il fut pourtant régulièrement repris par la direction de la STCRP, puis de la RATP, jusqu'aux opérations les plus récentes menées sous le nom de *Bus attitude* au XXIe siècle (voir p. 822).

Parallèlement, pour mieux contrôler son personnel, la compagnie développe une brigade d'inspecteurs assermentés en civil, qui doivent porter sur eux une plaque distinctive : *les mouches*[251]. Leur rôle est le contrôle discret de la recette des receveurs et la surveillance de la vitesse des véhicules, généralement limitée à 45 km/h, voire beaucoup moins sur les ponts, dans les rues en pente et dans les virages[252]. Ils perçoivent une prime de résultat. Si la direction craint une possible entente entre receveurs et contrôleurs assermentés en civils, recrutés parmi d'anciens contrôleurs en uniforme, souvent eux-mêmes d'anciens receveurs, il semble concrètement que les relations aient été très mauvaises entre les receveurs et les mouches[253]. La presse, notamment populaire et communiste, dénonce ainsi ce « *mouchardage* » et plus généralement la violence des contrôleurs, dont la figure, perçue comme hostile, s'oppose à celle du sympathique receveur[254].

La STCRP développe donc un dispositif, présentant diverses facettes, de l'incitation à la répression, visant à dépasser un cadre artisanal qui ne permettait plus de faire face à la massification de la demande de mobilité motorisée. Elle doit parallèlement trouver la place que doivent occuper ses autobus sur un espace public qui change également de visage sous une pression automobile nouvelle.

C. La ville face à la circulation automobile ou le remaniement de l'espace public par touches successives

L'adaptation des transports automobiles à l'espace public parisien se traduit effectivement directement sur la chaussée, alors que les flux s'accroissent et s'accélèrent et que la voirie, pourtant remaniée par le préfet Georges-Eugène Haussmann, se trouve déjà trop étroite. Automobiles individuelles et utilitaires participent alors d'un même mouvement, engagé dans les années 1920 et qui se poursuit sur le même mode dans les années 1930, réclamant une évolution du paysage de la mobilité urbaine, afin de le pacifier et de le fluidifier. L'autobus n'est pas le dernier tenant de ce mouvement, puisque, comme l'affirme une poésie publiée en 1930 dans la presse professionnelle, il devient peu à peu le « *roi du pavé*[255]. »

[251] En 1926, ils sont 54 contrôleurs assermentés pour 1 500 contrôleurs en tout. Ils ne constatent toutefois que 32 infractions par jour (note STCRP/DEC/13 254 du 7 décembre 1934 (ARATP, 1R 146)). De tels agents existaient déjà à Londres à la fin du XIX^{e} siècle (Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, p. 85).

[252] Voir le projet d'instruction professionnelle à l'usage des contrôleurs en tenue civile d'octobre 1924 (ARATP, 1R 146).

[253] Circulaire STCRP/DEC/1 620 P du 2 mars 1927 (ARATP, 1R 146).

[254] « La T.C.R.P. va inaugurer le règne du mouchardage », *Le populaire*, 5 février 1927. *L'Humanité* publie les différents matricules utilisé par un mouchard, et menace même de publier sa photo (« Aux usagers des lignes 11, 30, 31, 34 », *L'Humanité*, 25 mars 1926). Voir aussi « Les façons de ces messieurs de la S.T.C.R.P. », *Le Figaro*, 9 février 1927.

[255] Extrait d'une poésie parue dans *L'Écho de la STCRP* en 1930 qui reflète le côté triomphateur de l'autobus :

> *Prince autobus !*
> *Belle machine !*
> *Je te sacre roi du pavé.*
> *Ne m'en veux pas si je te chine,*
> *Ton jour de gloire est arrivé !*

(*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 215)

Flux automobile et adaptation de la voirie

En 1920, la Seine compte 56 544 automobiles, soit une pour 90 habitants ; en 1932, elle en compte 269 727, soit une pour 18 habitants[256]. Ce fort accroissement du parc impose aux pouvoirs publics d'inventer de nouveaux systèmes de régulation ou, plus couramment, de généraliser des dispositifs élaborés avant 1914, comme les sens uniques. Les difficultés sont d'ailleurs exacerbées par l'hétérogénéité du trafic, les véhicules hippomobiles étant encore nombreux. Pour réguler la circulation, trois grands types de mesures sont ainsi prises au cours de l'entre-deux-guerres : la définition de règles, notamment *via* le Code de la route, la réorganisation de l'espace public, au profit de l'automobile, et la signalisation, visant à fluidifier et à éviter les accidents. Le processus de transformation de la rue en un espace purement fonctionnel et circulatoire s'intensifie[257].

Ce travail croise les échelles locales et internationales, puisque des solutions sont proposées, discutées et promues par diverses organisations mondiales, comme l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), à dominante française. La logique générale est celle de séparation des flux piétonniers et routiers, des rencontres pouvant s'opérer aux lieux de traversée, entre les 750 000 clous confinant les Parisiens en 1934[258]. Les chaussées sont dégagées des divers édicules qui s'y trouvent, les véhicules les plus lents – charrettes à bras, véhicules hippomobiles… – se trouvent relégués sur le bas-côté de la chaussée, voire interdits de circulation aux heures de pointe. Des élargissements de chaussée sont engagés dès 1925, aux dépens des arbres d'alignement[259].

Le développement de la circulation automobile dans le Paris de l'entre-deux-guerres est particulièrement visible sur les films de l'époque[260]. Il est probable que les quartiers périphériques plus calmes connaissent un trafic automobile plus apaisé et une hétérogénéité des véhicules et des modes de traction plus importante[261]. Les piétons connaissent véritablement une phase d'apprentissage, où le passage de véhicules lourds et puissants tend à les rabattre sur les côtés de la chaussée. L'apprentissage de la conduite à droite par les automobilistes s'opère simultanément. Les images des quartiers centraux de Paris sont le plus souvent dominées par le passage régulier de nombreux autobus[262]. A certaines heures

[256] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *Revue générale des routes*, n° 766, octobre 1998, p. 31.

[257] Pour les historiens Sabine Barles et André Guillerme, « *la rue devient un espace fonctionnel et perd son urbanité, même la nuit* » (*idem*). Sur le Code de la route en particulier, voir Orselli et sur les sens uniques, par exemple, voir Courty (G.), « Le sens unique », *art. cit.*, *passim*.

[258] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, p. 6.

[259] Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 401.

[260] Ce sont souvent les mêmes lieux qui sont filmés : les Grands Boulevards, les Champs Élysées, la gare Saint-Lazare. Or ces lieux sont ceux où la circulation est la plus forte, avec les portes de Paris, comme l'a montré Mathieu Flonneau (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 209-213).

[261] Voir FI, *Travelling dans Paris*, FI, *Études sur Paris*, FI, *Voirie parisienne 1932*, FI, *Paris 1935* ou FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*.

[262] Voir par exemple FI, *Paris 1935*.

et en certains lieux de Paris, notamment les quartiers des Grands Boulevards, de l'Opéra et de la gare Saint-Lazare, les autobus sont les seuls véhicules visibles sur la chaussée[263]. Ces derniers sont bien les plus massifs du trafic et semblent imposer leur volonté au flux des autres véhicules ou provoquer, par leur nombre, d'inextricables embouteillages. La situation de la place de l'Opéra illustre ces difficultés de réglage du système de l'omnibus sur la ville automobile. Sur la place, l'arrêt se fait traditionnellement sur un terre-plein central, ce qui permet d'ailleurs une bonne correspondance avec le métro. Quel que soit le sens, les autobus marquent donc l'arrêt sur leur gauche, ce qui ne posait pas de problème particulier à l'omnibus hippomobile, mais devient de plus en plus dangereux et provoque des difficultés de circulation au fur et à mesure du développement du trafic automobile. En outre, l'Opéra étant un des lieux les mieux desservis par le réseau, les autobus s'accumulent pour marquer l'arrêt, chacun attendant que le précédent ait procédé à la descente des voyageurs et à l'appel des numéros d'ordre (voir p. 80)[264].

Pour faire face à ces problèmes nouveaux de dysfonctionnement du service liés aux questions de circulation, la STCRP tente d'optimiser la régulation de l'exploitation par l'instauration de contrôleurs-régulateurs en 1934, chargés de veiller au bon espacement entre les autobus[265]. De même, l'installation d'appareils de départ électriques au milieu des années 1920, permettant au terminus commandant de signaler par une sonnerie le départ à l'autre terminus, avait déjà marqué une avancée réelle[266]. Toutefois ces solutions atteignent des limites qui conduisent la direction de la STCRP à multiplier les voies de recherche, parmi lesquelles celle de la taille du véhicule semblait prometteuse.

Des autobus de petit gabarit aux TN à plate-forme

Au milieu des années 1920, pour tenter de se faufiler dans les embouteillages du centre de Paris, la STCRP commande une cinquantaine d'autobus de petite capacité. Il s'agit là de la première mise en œuvre de l'idée qui constitue une véritable rengaine des transports parisiens, selon laquelle des véhicules de petit gabarit seraient moins ralentis par la congestion automobile, ce qui fut quasiment toujours démenti à l'épreuve de la chaussée. Les véhicules sont puissants, équipés de pneumatiques, capables d'atteindre 40 km/h et d'embarquer 25 voyageurs assis[267]. L'innovation technique passe également par la fluidité des échanges à bord : pas de receveur – le machiniste faisant la recette –, un tarif unique

[263] Voir fig. 76, p. 339.

[264] Pour des images de ce phénomène, voir FI, *Voirie parisienne 1932* et FI, *Études de mouvements*. Voir également Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, p. 60. Cette situation, manifestement difficile, n'est pas résolue par les pouvoirs publics avant les années 1950, ce qui prouve les limites de l'adaptation du système à la ville.

[265] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, p. 26.

[266] Des essais de machines horodatrices, sonnant les départs selon un programme préétabli avaient eu lieu sur la ligne de tramways Montrouge – Gare de l'Est dès 1913, mais s'étaient heurtés à des difficultés nombreuses, dont celle de l'aléa de l'exploitation qui crée un écart entre le tableau de marche prévu et sa réalisation (voir le carton ARATP, 1R 45).

[267] Trois constructeurs ont répondu à l'appel d'offres de la STCRP. Bien qu'étant le moins disant, Latil est rejeté sur des critères techniques contestables. La direction de la STCRP partage le marché entre deux entreprises proches d'elle, Renault (KX 1) et SOMUA (MAT 2) (séance du conseil d'administration de la STCRP du 11 juillet 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)). Voir les photos PRATP, R 685, R 860 et R 941.

de 1 F (0,80 € de 2006), montée et descente par l'avant, du côté droit[268]. Mais le tarif est trop élevé, rapporté aux 30 centimes (0,25 € de 2006) d'un trajet en métro et les gains de vitesse très faibles. L'expérience, débutée le 22 septembre 1924, est ainsi arrêtée le 1er janvier 1926[269]. Elle marque toutefois une étape importante, puisque ces petits autobus sont les premiers véhicules exploités avec un agent seul[270].

Parallèlement, la STCRP modernise le parc d'autobus en standardisant peu à peu les véhicules à 38 places, à l'exception des quelques Schneider H6 à six roues, comportant 48 places, qui desservent les lignes les plus chargées (voir p. 65)[271]. Elle maintient le choix de ne pas recourir à une impériale, sans procéder, à notre connaissance, à des essais en la matière. En revanche, à Londres, chaque nouveau matériel subit une batterie de tests, dont ceux destinés à s'assurer de sa stabilité (voir fig. 56, p. 248)[272]. A Paris, l'adoption d'un nouveau matériel, le Renault PN, qualifié de *surbaissé*, marque un progrès considérable : sur pneus, il est rapide et l'accès en est facilité par l'abaissement du châssis, ce qui permet de supprimer le marchepied arrière, qui provoquait de nombreuses chutes et faisait perdre du temps aux arrêts. Le PN, qui fut suivi des fameux TN, constitue le socle des châssis et carrosseries du réseau d'autobus des années 1930-1950[273].

La priorité de la STCRP est toutefois portée sur le matériel de tramways qu'elle rénove largement, en mettant en service une nouvelle motrice, la L, en 1924[275]. Parallèlement,

[268] La première ligne équipée de ce matériel est le AB (Passy – Bourse), le 22 septembre 1924. Les suivantes furent les lignes AH (Grenelle – Mairie du XVIIIe arrondissement), AK1 (Gare Saint-Lazare – République) et AK2 (Gare de Lyon – Bourse), deux versions express raccourcies de la ligne AK (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), et AI (Gare Saint-Lazare – Place Saint-Michel).

[269] L'expérience fut renouvelée dans les années 1930 (voir notamment la note STCRP/DGEST du 21 février 1934 (ARATP, 1R 286)).

[270] Des essais furent poursuivis avec le prototype PNY (voir fig. 219, p. 1155). Cet épisode renvoie à celui des *bus bleus* (voir p. 512). Le monde anglo-saxon expérimente également à la même époque des services à un agent (voir Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 217).

[271] Comme la STCRP, à Londres la LGOC et ses concurrents mirent en service, à partir de 1927, des autobus de grande capacité à six roues mais à impériale (modèles LS1, LS2 et LS3 pour la LGOC) (Curtis (Colin) et Townsin (Alan), *Chiswick Works, Building and Maintaining London Buses*, Harrow Weald, Capital Transport Publishing, 2000, p. 26).

[272] Il s'agit notamment du *tilting test* consistant à basculer un autobus au-delà d'un angle avec la verticale (de 30 à 40°). Sur ce point, les améliorations sont sensibles au cours des années 1920, notamment avec l'introduction du NS, qui permet enfin de couvrir les impériales et entérine ce choix londonien (rapport LT/C/653A du 1er avril 1924 (TFLAG, LT/315/2 565)). Ce test est encore employé en 1950, notamment sur des RT (TFLAG, LT/315/3 585).

[273] Le choix de Renault est problématique. A en croire le sous-directeur des transports dans la lettre qu'il adresse au préfet de la Seine le 26 juillet 1926, la STCRP a adopté une politique très opaque de sélection de son fournisseur. Après un appel d'offres passé auprès de Berliet, de Dion-Bouton, SOMUA, Renault et Saurer, la sous-commission des transports n'a été invitée à se rendre que chez Renault et Berliet. SOMUA n'aurait pas osé répondre de peur que la STCRP informe Renault de ses avancées techniques. La STCRP a rejeté la proposition d'essayer les différents modèles pendant quelques mois. Pour sa part, l'administration note, par exemple, que pour 100 km le modèle de Renault consomme 37,5 L, contre 31,4 L pour celui de SOMUA. Les intérêts commun entre la famille Mariage et Renault sont réels et connus. L'administration note ainsi que le fils d'André Mariage, Pierre, est directeur de la SCEMIA, une émanation de Schneider, de Renault et de la banque Mirabaud, créée pendant la Grande Guerre pour construire du matériel militaire, qui bénéficiait des brevets Schneider et était dépositaire des modèles Renault (AP, Pérotin/10 331/56/1/227).

[274] Rapport LT/C/365B, *Report on stability tests with N.S. type omnibus* du 7 mars 1923 (TFLAG, LT/315/2 565). Les expérimentations sont faites à l'atelier central de Chiswick. Il s'agit de tester la stabilité des véhicules, qui sont soit vides, soit chargés de sacs de sable, correspondants à 52 passagers et deux agents. L'angle est mesuré entre la verticale et la surface de roulement. Du fait de la déformation – visible – des pneus, l'angle entre la verticale et le corps de l'autobus est plus accentué. L'autobus présenté ici est un NS à vide. Ce véhicule est de loin le plus stable des modèles testés à l'époque, puisque, chargé et équipé d'un toit, il atteint un angle plus élevé que le S à vide sans toit.

[275] Sur la rénovation du parc de tramways, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, pp. 372-385. La modernisation du parc de tramways tire notamment profit de l'unification des transports de surface, puisque le principe des nouveaux véhicules est de « *faire un tramway comparable comme poids à l'autobus [en sortant] des errements actuels et [en appliquant] les procédés dûment sanctionnés par l'expérience de la technique*

Fig. 56 – *Image d'un* tilting test *(1923)*[274]

plus de 1 000 km de voies sont renouvelés ou construits, soit la quasi-totalité du réseau. Cette rénovation est importante, mais les progrès de l'autobus sont nettement plus visibles, puisque le PN et les TN des années 1925-1935 tranchent profondément dans leur *design* avec le H de 1916. Au contraire, la motrice L n'est esthétiquement pas très différente des motrices antérieures, le tramway accusant là un retard, au moins symbolique[276].

Le financement de cette modernisation, assuré par le Conseil général, se fonde sur des emprunts, notamment contractés à l'étranger et dont le remboursement fut rendu difficile en raison de la faiblesse du franc face à la livre *sterling* et au *dollar*[277]. Les investissements réalisés pesèrent ainsi lourd dans le déficit des transports de surface des années 1920-1930.

A ces voies d'amélioration fondées sur l'acquisition d'un matériel plus adapté, viennent s'ajouter d'autres possibilités, financièrement moins onéreuses mais nettement plus complexes à mettre en œuvre, touchant au remanienement de l'espace public au profit d'une circulation plus fluide des autobus et à une refonte des rapports entretenus entre Paris et ce réseau de transport en commun.

automobile » (Aucamus (E.) et Galine (L.), *Tramways, métropolitains et automobiles*, Paris, Dunod, 1900, réédition, 1924, pp. 140-141). Soulignons que la réduction de poids des tramways permet de réduire la consommation énergétique mais aussi l'usure des infrastructures.

[276] Parallèlement, des essais de différents véhicules électriques sont organisés, notamment d'autobus à accumulateurs, mais sans débouché (voir par exemple « Les Essais Contrôlés d'Automobiles Électriques, à Paris », *Journal of the Royal Society of Arts*, 22 février 1924, pp. 232-233 et le projet d'*électrocars* dans le bois de Boulogne, proposé par la Société pour le développement des véhicules électriques en 1926 (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/253)). Réciproquement, des essais d'automotrices à essence sur rails sont également menés. Un autobus parisien est ainsi transformé pour rouler sur rails entre Mantes et Plaisir-Grignon, le but étant avant tout de réduire les coûts d'exploitation (voir Aucamus (E.) et Galine (L.), *Tramways, métropolitains et automobiles*, *op. cit.*, pp. 185-186). Ces essais précèdent l'innovation que marqueront, à partir de 1931, les premières *michelines*. L'utilisation de l'électricité à bord, même sur le matériel thermique, permet toutefois d'améliorer le confort, notamment l'éclairage qui vient compléter un chauffage renforcé depuis la motorisation de la Belle Époque. En outre, des essais sont également menés sur les carburants (voir p. 375).

[277] Pour les éléments financiers, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 143.

Trouver sa place en remaniant l'espace public

La Préfecture de police, par ordonnances, ou simplement la STCRP, par circulaires internes, mettent progressivement en place une rationalisation des pratiques circulatoires : conduite et priorité à droite, interdiction de dépassement entre autobus, contrôle des pratiques des machinistes, régulation du stationnement...[278] Les Champs-Élysées sont le lieu de la première mesure de séparation des flux selon une logique qui fut largement reprise par la suite : le rejet des véhicules plus lents ou de transport en commun sur le côté droit de la chaussée (voir p. 557). La régulation du trafic passe également, très concrètement, par l'intervention régulière des receveurs et contrôleurs, qui n'hésitent pas à outrepasser leur rôle en s'improvisant agent de la circulation, le cas échéant. Ce que n'apprécient ni leur direction, ni la Préfecture de police, mais semble avoir été une pratique courante des années 1920 et 1930[279].

Mais la direction de la STCRP attend un aménagement concret de la chaussée au profit de la circulation de ses véhicules, sans lequel elle juge difficile le développement de son offre. Pour appuyer son propos, André Mariage compare Londres et Paris[280]. Il démontre que les trottoirs parisiens occupent 55 à 60 % de la largeur de la voie, quand, dans le centre de Londres, ils ne représentent que 34 %, même si les voies londoniennes sont, en moyenne, moins larges que les parisiennes. D'où il résulte que la voirie londonienne est plus adaptée à la circulation automobile. Il envisage donc directement des élargissements de chaussée dans plusieurs voies, comme le boulevard de Magenta. André Mariage s'inscrit ici dans le même camp que les automobilistes, demandant l'adaptation de la ville à ses nouveaux modes de déplacement. La logique à l'œuvre est celle de la séparation des flux, les piétons étant priés de restreindre toujours plus leur territoire[281].

L'aménagement des boulevards extérieurs donne l'occasion à la STCRP, qui définit en l'occurrence la doctrine de l'administration préfectorale, d'étudier les différentes configurations possibles pour l'établissement d'une voie de tramways. Sa faveur va à une position latérale extérieure, les deux voies étant sur un socle surélevé et planté d'arbres, en continuité avec le trottoir, afin de faciliter les traversées des piétons et de dégager la circulation[282] :

> *Ce profil, tout en ménageant la symétrie des trottoirs et plantations, présente l'avantage essentiel de rendre indépendantes la circulation générale et celle des tramways : ceux-ci échappent ainsi au reproche qui leur est fait de contribuer à l'encombrement par l'inflexibilité de la piste qu'ils suivent sur les chaussées,*

[278] Voir les différents textes dans le carton ARATP, 1R 182.

[279] Entretiens collectifs. Voir la circulaire STCRP/DEC/400 M du 12 juillet 1924 (ARATP, 1R 182).

[280] Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun*, *op. cit.*, pp. 43-46.

[281] Lieu de friction symbolique, les guichets du Louvre, point de passage obligé de tout nouveau véhicule mis en service sur le réseau en raison de l'étroitesse de la chaussée et de l'intensité du passage d'autobus sur la place du Carrousel, que les autobus PN négocient difficilement. La STCRP demande donc sans succès « *de rescinder les trottoirs qui ne devraient pas être empruntés par les piétons* » (voir les échanges entre l'administration et la STCRP à ce sujet en 1929 (ARATP, 1R 186)).

[282] Note PS/OE/1 434 du 6 janvier 1922 (AP, 10 331/56/1/266).

> *et, d'autre part, ils bénéficient ainsi de la possibilité d'une allure plus rapide, grâce au dégagement de leurs pistes.*

L'autobus a largement banalisé l'ensemble de l'espace urbain, en faisant notamment disparaître les différences liées aux pentes que les chevaux des omnibus et les modes ferrés gravissaient difficilement. Toutefois, certains espaces spécifiques réclament une attention spéciale. Parmi ceux-ci les ponts sont particulièrement sensibles. Lieux de concentration du trafic, puisque passages obligés des circulations Nord-Sud, ceux sur la Seine sont perçus comme étroits et fragiles, les autorités craignant l'effondrement de plusieurs ouvrages d'art du fait du passage régulier de ces nouveaux véhicules pesant presque 10 tonnes en charge pleine[283]. Ces craintes, ainsi que l'accident du pont de l'archevêché, survenu en 1911, ont conduit la Préfecture de police à limiter la vitesse des autobus traversant la Seine à huit kilomètres par heure, et plus spécifiquement à six kilomètres par heure sur ce pont particulier (voir p. 176)[284]. La CGO avait renforcé cette prudence en interdisant les dépassements sur certains ponts[285]. Ces mesures, maintes fois répétées par la direction de la STCRP, sont néanmoins mal respectées, du fait de la vitesse des véhicules légers et du sentiment de sécurité qu'inspiraient les ponts *a priori*. Les améliorations du matériel, notamment le passage aux pneumatiques, permettent à la direction de la STCRP d'obtenir en 1936 une augmentation de la vitesse maximale à 15 km/h sur neuf ponts, larges et à trottoirs d'une hauteur supérieure à 20 cm[286]. Vitesse encore très faible par rapport aux vitesses pratiquées ailleurs ou sur ces mêmes ponts par les voitures individuelles.

C'est également sur l'espace de voirie que des évolutions sont marquées. L'administration règle finement l'occupation de l'espace public pour les besoins de la STCRP : localisation, forme et matériaux des abris, bureaux et guérites, chauffage, éclairage… Sont notamment proscrits tous les éléments techniques servant à la maintenance du système, qui doivent trouver place dans une enceinte privée de la STCRP. L'entretien des arbres « *voisins de l'emplacement des édicules* » est à la charge de l'exploitant[287].

Un remaniement des points d'arrêt des réseaux de tramways et d'autobus est engagé à la suite de la demande du conseiller municipal de droite Émile Massard[288]. La superposition en un seul point d'arrêt de plusieurs lignes est en effet gênante pour la circulation générale lorsqu'un tramway et un autobus y stationnent, bloquant ainsi toute la chaussée. Au contraire, elle peut être recherchée lorsqu'il y a peu de circulation, pour faciliter le déplacement des voyageurs. Le positionnement des points de réseau, à cette échelle, est donc

[283] Les H et PN pesaient de cinq à six tonnes à vide et près de 10 tonnes en charge pleine. Le pont Saint-Michel est le plus chargé, avec sept lignes d'autobus et six de tramways. En 1931, la STCRP affirme que ce ne sont pas moins de 238 autobus et 162 tramways qui traversent le pont pendant l'heure de pointe. Les autres ponts les plus chargés sont le pont au change et le pont d'Austerlitz (note STCRP/DEC/XX/922 du 23 septembre 1931 (ARATP, 1R 187)).

[284] Ordonnance du 26 juin 1912.

[285] Ordre de service de l'exploitation et du personnel n° 177 du 15 juillet 1913 (ARATP, 1R 187).

[286] Voir les échanges entre l'administration préfectorale et la STCRP dans le carton ARATP, 1R 187.

[287] Arrêté du 18 novembre 1926.

[288] Note STCRP/DEC/2 192 du 21 février 1925 (ARATP, 1R 250).

subordonné à la circulation automobile dès le milieu des années 1920. Des arrêts sont simplement supprimés, en vue d'économiser des coûts d'exploitation[289]. D'autres deviennent facultatifs, les voyageurs devant dès lors *faire signe au machiniste* pour se signaler[290]. Autant d'éléments qui témoignent d'une adhérence toujours moindre de l'autobus à son territoire et d'un mouvement de long terme reportant sur le voyageur certaines charges liées à l'exploitation[291].

Pour améliorer la lisibilité de son réseau, la STCRP appose de nouvelles plaques, qui, sur demande de l'administration, ne se contentent plus de porter le nom de l'arrêt sur le côté de la chaussée, ce qui « *[obligeait] les piétons qui [désiraient] lire les indications qui y [étaient] portées à s'aventurer sur la chaussée sillonnée par de nombreuses voitures*[292]. » Mais la remise à plat de l'ensemble des plaques du réseau *intra muros* conduit à poser, en certains endroits, des « *poteaux spéciaux "supports de plaques"* », et non à apposer ces plaques sur les candélabres, selon le procédé traditionnel[293]. Alors qu'il perd en adhérence, l'autobus marque ainsi des points précis du territoire, ces potelets ne bénéficiant toutefois pas d'éclairage.

Les autorités londoniennes sont également confrontées à l'établissement d'un *modus vivendi* entre les différents acteurs présents sur une chaussée où la congestion est perceptible[294]. C'est notamment le cas lors de la mise en place, au cours des années 1930, de feux rouges et passages piétons : tentatives de coordination entre les arrêts et les feux rouges, manque de respect de ces feux par les machinistes, passage au feu orange ou freinage brutal pour les respecter, arrêt sur les passages piétons...[295] L'effet de groupe joue également,

[289] En 1922, la STCRP estime que chaque suppression conduit à une économie annuelle de 8 766 F (8 750 € de 2006) (« *Economie réalisable sur la suppression d'un point d'arrêt d'omnibus* », 1er octobre 1922 (ARATP, 1R 250)).

[290] A l'époque hippomobile, il semblait inconcevable de devoir faire signe au cocher, comme en témoigne ce dialogue de l'écrivain Guy de Maupassant, tiré du conte *Yvette* :

> *– As-tu prévenu cette dame que tu allais me présenter chez elle ?*
> *Servigny se mit à rire.*
> *– Prévenir la marquise Obardi ! Fais-tu prévenir un cocher d'omnibus que tu monteras dans sa voiture au coin du boulevard ?*

(de Maupassant (G.), *La Parure et autres Contes parisiens*, Paris, Garnier, 1984, p. 575)

[291] Londres met également en place des arrêts obligatoires et des arrêts facultatifs, *by request* (*à la demande*), mais avec un certain retard sur Paris, puisque la réforme se fait par secteurs géographiques au cours des années 1930.

[292] Lettre PS/2 597 du chef du STT à l'administrateur délégué de la STCRP du 10 janvier 1924 (ARATP, 1R 255).

[293] Note STCRP/DEC/9 606 du 23 août 1924 (ARATP, 1R 255).

[294] Dès 1912, Londres compte 57 000 autos et 20 000 motocycles, les problèmes de congestion donnant naissance à des discussions sur la séparation des flux et l'élargissement des chaussées. Voici les propos de Thomas Addam, directeur des services techniques de la Ville de Londres en 1913, qui justifie la décongestion aux dépens des piétons :

> *Un nombre considérable de voitures à marche lente empruntent encore nos rues et sont sans nul doute la cause des inconvénients et des attentes que l'on subit dans maintes voies principales. Au point de vue commercial et économique, on ne saurait adopter pour le trafic en général la vitesse des véhicules à marche lente. Or cette considération implique nécessairement des réserves d'espace au moins suffisantes pour assurer la circulation et ce résultat ne peut être obtenu que par une plus grande largeur de chaussées. On pourrait cependant réaliser une certaine amélioration en réservant certaines parties des voies principales à certaines catégories de trafic. Mais en dépit des règlements de police, on peut voir fréquemment dans les rues de Londres les plus fréquentées aux heures les plus chargées de la journée, de lourds chariots ou camions circulant sur la partie centrale, du fait que beaucoup de voitures sont obligées de stationner sur les côtés de la chaussée, ainsi en dehors de l'aménagement des pistes spécialisées pour la circulation rapide, ou pour la circulation lente. Le seul remède pratique consiste à augmenter la largeur même des chaussées.*

(Guillerme (A.), « Éléments d'histoire de la congestion des voiries », Séminaire *Villes et transports*, 4e séance, « *Régulation des flux : doctrines et projets* », 18 mars 1992).

La congestion, notamment le temps perdu, est d'ailleurs monétarisée dès 1905 par les experts londoniens.

[295] Le problème des traversées piétonnes semble très sensible pour le réseau d'autobus londoniens (voir, par exemple,

puisque les autobus qui se suivent, comme sur l'artère centrale particulièrement chargée d'*Oxford Street*, ont tendance à passer à la suite les uns les autres, sans se préoccuper du feu[296]. Les nuisances des autobus londoniens sont également visées par des mesures de régulation, comme la définition d'une zone de silence, où l'usage de l'avertisseur sonore est interdit la nuit, dans un rayon de cinq *miles* autour de la gare de *Charing Cross*, retenue comme point central de l'agglomération, alors que les machinistes en abusaient, ou l'interdiction de toute émission de « *fumées évitables* » décrétée par le *Road Traffic Act* de 1930[297]. Certains élus parisiens poursuivent d'ailleurs leurs visites à Londres, comme le spécialiste de la circulation Émile Massard pour y étudier ces innovations[298].

C'est donc dès les années 1920, et sur certains points dès avant la Grande Guerre, que la question de l'aménagement de l'espace haussmannien aux impératifs de la circulation automobile se concrétise sur la chaussée. Loin d'en être victime, l'autobus en est plutôt l'un des fers de lance, présentant le visage d'une modernité motorisée qu'il partage avec l'automobile. Image que la STCRP entend parfaire, notamment par le biais d'une politique de réduction des accidents provoqués par ses véhicules.

D. La question des accidents, de la fiabilité des machines à celle des machinistes

Les accidents, négligés à l'époque hippomobile en raison du caractère supposé imprévisible des chevaux, deviennent un enjeu politique et industriel avec la motorisation[299]. L'historienne Barbara Schmucki considère toutefois que les véhicules à moteur, étant plus rapides et plus puissants, étaient bien plus imprévisibles qu'aucun autre moyen de transport préexistant[300]. Cette imprévisibilité, fût-elle plus forte, est de nature différente puisqu'elle semble maîtrisable aux contemporains[301]. Il est en revanche net que les accidents automobiles en général étaient nombreux et que la violence qu'ils généraient, comme

Traffic circular, circulaire n° 402 du 28 novembre 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5)).

[296] Voir *Traffic circular*, circulaires n° 138, 149 et 250 des 10 et 24 janvier et 30 mai 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5).

[297] Traduction personnelle de la version anglaise : « *avoidable smoke* » (voir *Traffic circular*, circulaire n° 333 du 5 septembre 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5) et *Traffic circular*, circulaire n° 762 du 29 avril 1936 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/7)).

[298] Voir le voyage d'Émile Massard (Massard (É.), *Rapport au nom de la 2e Commission sur un voyage d'études relatives à la circulation à Londres présenté par Émile Massard*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 132, 1924, 8 p.). Tandis que des experts londoniens se rendent à Paris pour y étudier le système des portes des rames de métro, afin de résoudre les problèmes rencontrés par le *tube* en la matière (voir le carton TFLAG, LT/254/1 312).

[299] Sur ce point, voir Orselli (J.), « The origins of the French "Code de la route" of May 27th, 1921 (1842-1921) », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, p. 2. Les accidents étaient pour autant bien réels. Le dramaturge Georges Feydeau a ainsi mis en scène un accident d'omnibus dans *La mi-carême* :

> *Mais soudain, un cri, un cri strident, horrible, désespéré retentit au milieu de la masse. La foule curieuse se précipite ; un grand rassemblement se forme. Et au centre, un omnibus arrêté domine la cohue. Le monde accourt sans cesse, et l'on crie, ou se bouscule.*
> *Qu'est-ce ? Badaud comme un Parisien, je me glisse tant bien que mal au milieu de l'attroupement ! Je m'informe. L'on m'apprend qu'une jeune femme vient d'être écrasée par l'immense véhicule.*

(Feydeau (G.), *Théâtre complet*, Paris, Bordas, 1989, vol. 4, p. 963)

[300] Schmucki (B.), « "Don't forget pedestrians are at times absent-minded" : Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, p. 3.

[301] Le film FI, *L'automobile et la circulation* présente des accidents de la circulation d'avant 1939.

l'explique l'historien Patrick Fridenson, ne pouvaient plus être acceptés après la Première Guerre mondiale[302].

La STCRP face aux accidents : enjeux d'opinion et facteurs matériels

Comme l'a noté l'historien François Caron pour le cas ferroviaire, l'accident est un véritable défi que l'exploitant ne peut ignorer, ne serait-ce que par sa responsabilité pénale[303]. A cette raison juridique s'ajoute une raison médiatique. La possibilité qu'un accident puisse faire naître une campagne hostile au réseau soucie la direction de la STCRP, pour qui un accident « *excessivement grave* » est un accident « *pouvant, par exemple, émouvoir l'opinion publique* » et autorisant alors à prévenir les autorités à leur domicile[304]. L'accident est en effet très négatif pour l'image de l'autobus ou du tramway, qu'il en soit la cause ou la victime. La presse, abusant du *pathos*, lui donne le rôle de l'engin lourd, puissant et inquiétant, toujours suspect et contribuant à rendre l'accident plus dramatique, pour des raisons à la fois matérielles, par sa masse et le nombre de ses passagers, et morales, du fait de la notion de service public. L'un des accidents aux répercussions les plus fortes fut celui provoqué par un jeune élève de l'École centrale, Henri Goux, employé comme *machiniste bénévole*, c'est-à-dire volontaire non professionnel, pour conduire le 1er mai 1923, alors qu'une partie du personnel était en grève. Inexpérimenté et trop jeune, il a causé un accident en menant son véhicule dans un bar lors d'un virage, faisant un mort et neuf blessés. Ce qui a conduit, dans les colonnes du journal satirique *Le canard enchaîné*, à une dénonciation vive des pratiques sauvages de la STCRP, qui recrutait, le plus souvent par le biais de l'Union civique, créée peu après la grève de mai 1920, notamment sous l'impulsion du général Maurice Balfourier, des briseurs de grève, sans autre qualification que leur volonté d'assurer la continuité de l'exploitation (voir fig. 57, p. 254)[305]. L'introduction d'un permis de conduire, avec une mention spéciale pour le transport en commun, la même année, assainit ces pratiques[306]. Surtout, la STCRP fit appel à son personnel administratif, qui, lors de son recrutement était tenu de s'engager à pouvoir être réquisitionné pour l'exploitation selon la volonté de la direction.

Les accidents sont directement du ressort de la direction de la STCRP et constituent

[302] Fridenson (P.), « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, vol. 21, n° 3, 1991, p. 311.

[303] Caron (F.), « Le rôle des accidents de voyageurs dans la gestion des chemins de fer en France », *Entreprises et histoire*, n° 17, décembre 1997, p. 90.

[304] Note STCRP/Y/2 112 du 13 mai 1921 (ARATP, 1R 82). Des articles dénoncent régulièrement les accidents ou les risques d'accidents, voir par exemple : « Les transports en commun contre les Parisiens », *Le petit bleu*, 24 février 1924, « M. Mariage contre la sécurité du public », *L'humanité*, 3 juin 1925 ou « L'insécurité dans les transports en commun », *Le petit bleu*, 12 avril 1933.

[305] Au sujet de cet accident, voir le très riche rapport de l'administration préfectorale du 9 mai 1923 (AP, 10 331/56/1/73) et, par exemple, « La grève des transports n'a guère modifié la circulation à Paris », *Excelsior*, 11 mai 1920 ou « Dans quatre jours le 1er mai. Livrera-t-on les rues de Paris aux écraseurs de l'Union Civique ? », *Le quotidien*, 28 avril 1924. André Mariage, lui-même centralien, faisait d'ailleurs subventionner cette école par la STCRP (lettre du préfet de la Seine à l'administrateur délégué de la STCRP du 9 février 1925 (AP, Pérotin/10 331/56/1/272)).

[306] Voir le rapport confidentiel de la STCRP du 23 mai 1923 (ARATP, 1R 399).

[307] *Le canard enchaîné*, 14 octobre 1925.

Fig. 57 – *Dessin satirique à propos des briseurs de grèves de la STCRP (1925)*[307]

d'ailleurs une source directe et indirecte de pertes financières. La compagnie met donc en place avec succès une politique de prévention qui lui permet de défendre son pouvoir face à l'administration et aux syndicats. Un premier facteur exogène explique en partie cette réussite, l'intensité de la circulation automobile. Ainsi, alors que le parc automobile connaît un accroissement jusqu'en 1930, et un accroissement parallèle du nombre global d'accidents, cette croissance s'arrête avec la crise économique (voir fig. 58, p. 255). Usage de l'automobile et nombre d'accidents décroissent à partir de 1930. Les bons résultats de la STCRP s'inscrivent donc dans un contexte favorable. Notons toutefois que la politique de prévention de la compagnie parvient à décorréler la taille de son parc, légèrement croissante, et le taux d'accidents, en baisse, alors que ces deux indicateurs sont extrêmement corrélés pour le parc automobile global. Le monde automobile préfère d'ailleurs accuser le piéton d'être responsable des accidents où il se trouve impliqué, du fait de son imprudence ou de sa flânerie, plutôt que de remettre en cause ses pratiques[308]. L'efficacité de la politique de la STCRP n'en est que plus tangible.

Cette politique se fonde d'abord sur un intérêt porté au matériel roulant. Sa modernisation, notamment la mise en service des Renault PN, puis TN, est indéniablement un élément positif, ces véhicules marquant l'entrée dans une phase de stabilité technique, loin de la fiabilité aléatoire des premiers omnibus automobiles[310]. Le facteur matériel disparaît

[308] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *art. cit.*, p. 29.

[309] Voir tab. 47, p. 1006. L'exception marquée par l'année 1929, qui a enregistré un fort taux d'accidents, peut s'expliquer par une embauche massive de jeunes machinistes.

[310] Rappelons, par exemple, que le moteur d'un P2 a pris feu en service en 1907. Pour une chronique des principaux accidents, voir Van Boque (D.), *Les autobus parisiens*, Paris, Alcine, 1991, pp. 321-331.

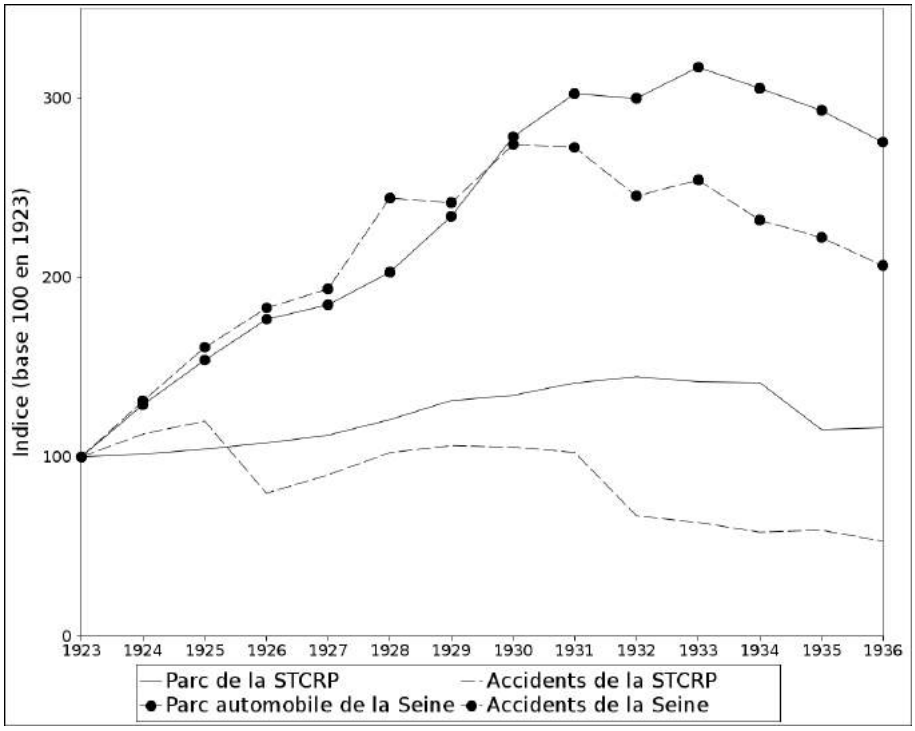


Fig. 58 – *Évolution du parc et du nombre d'accidents automobiles du département de la Seine et du réseau de surface de la STCRP (1923-1936) (base 100 en 1923)*[309]

ainsi progressivement des causes d'accident au cours de l'entre-deux-guerres, et quasi-définitivement après 1945[311]. Aux défaillances techniques de la Belle Époque s'ajoutait d'ailleurs le manque d'habitude des machinistes face à un matériel à la puissance toute nouvelle. Dernier facteur matériel expliquant les progrès de la STCRP, le remplacement progressif des tramways par des autobus. Le taux d'accidents des tramways a effectivement toujours été plus élevé que celui des autobus, la répercussion dans l'opinion publique de plusieurs accidents de tramways jouant d'ailleurs un rôle néfaste lors de leur disparition[312].

La psychotechnique ou la maîtrise du machiniste

Mais la baisse de l'accidentologie des autobus parisiens est également le résultat d'une action efficace et novatrice visant à réduire le facteur humain, sous la houlette du médecin Jean-Maurice Lahy, au sein du laboratoire de psychotechnique qu'il crée pour la STCRP en 1924[313]. Ce dispositif de sélection vient s'ajouter au cadre législatif, le permis

[311] Nous n'avons pas trouvé de statistiques permettant de chiffrer cette idée, mais c'est ce qui ressort d'une analyse des différentes archives disponibles. Ce facteur est d'ailleurs cité en dernier comme cause possible en 1953 (questionnaire de l'Union des Voies Ferrées en 1956 (ARATP, 1R 84)) et n'est plus pris en compte à partir de 1973 (lettre du directeur général de la RATP au secrétaire général de l'UITP du 23 mars 1973 (ARATP, 1R 85)).

[312] Un « *Tableau comparatif du nombre d'accidents de personnes* » établi par la STCRP en 1927 évalue les taux d'accidents moyens aux 100 000 km respectifs des autobus et des tramways à 5,59 et 9,46 ; les tramways connaissent ainsi un taux d'accident 60 à 70 % plus élevé que les autobus à une époque où les matériels étaient neufs (ARATP, 1R 83). Sur les accidents de tramways, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 418-419. Ces derniers sont largement médiatisés. Voir par exemple *Excelsior*, 4 janvier 1928 à propos d'une baladeuse venue s'écraser contre un arbre.

[313] Le conseil d'administration autorise sa création le 25 avril 1923 « *en vue d'un examen plus rationnel et plus approfondi des candidats aux emplois de l'exploitation, notamment des candidats-machinistes. [Il s'agit de déceler] avec une certitude*

de conduire instauré en 1923, et précède la formation réelle des machinistes[314]. Soulignons ici que les candidats qui ont réussi les tests psychotechniques suivent un enseignement à l'école d'apprentissage de la STCRP de neuf jours de formation et six jours de conduite en double[315]. Parallèlement, la diffusion de méthodes mécaniques de rationalisation du travail de bureau s'opère au cours des années 1910 et 1920, l'icône en étant la dactylo, dont les tâches sont analysées et détaillées par des experts issus du même champ scientifique que Jean-Maurice Lahy, celui de la science du travail[316]. C'est dans le même esprit, empreint des idées américaines de taylorisation, mais avec le regard critique spécifique de Jean-Maurice Lahy, que la STCRP monte un système de sélection et de suivi psychotechnique des machinistes et wattmen[317]. Ce champ permit à cet élève d'Édouard Toulouse, père de la psychotechnique française, de développer une activité expérimentale en s'intéressant, plus que ne le proposait l'américain Frederick Taylor, au métier, à sa perception et à son exercice par le travailleur[318]. Le laboratoire de la STCRP, le premier créé au sein d'une entreprise française, joua ainsi le rôle d'outil de démonstration que la psychotechnique devait permettre d'économiser l'argent des compagnies tout en optimisant la répartition des tâches selon les capacités de chacun[319]. Ses principaux champs d'application furent, à la demande de Louis Bacqueyrisse, la réduction de la consommation énergétique des tramways et des taux d'accidents des tramways et autobus[320].

La psychotechnique est l'application au domaine de l'éducation et du travail de méthodes issues de la psychologie scientifique[321]. Son but est de définir les caractères physiologiques nécessaires à l'exercice d'un métier et d'apprécier les méthodes de formation professionnelle. Cette science établit, par essence, des liens entre monde professionnel, milieu médical et enseignement. Jean-Maurice Lahy met donc en place une série de tests pour la sélection et la formation continue des agents de la STCRP. Il se fonde sur la notion

à peu près absolue, les candidats auxquels il serait dangereux de confier une voiture » (AP, Pérotin/10 331/56/1/160). Le laboratoire, situé rue du Hainaut, puis transféré rue du Mont-Cenis, est inauguré le 7 janvier 1925 par Paul Painlevé, président de la chambre des députés dominée par le Cartel des gauches, mais également ancien mathématicien. Cette inauguration a une répercussion internationale (voir par exemple « Le Laboratoire de Psychotechnique de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne », *Journal of the Royal Society of Arts*, 3 avril 1925, pp. 486-488).

[314] Sur la mise en place d'un permis de conduire pour les machinistes, voir le carton ARATP, 1R 399.

[315] Voisin (A.), *Les débuts de la sélection du personnel en France : le laboratoire de psychotechnique de J.-M. Lahy (1872-1943) à la STCRP*, maîtrise de psychologie, sous la direction de Régine Plas, Université Paris V René Descartes, 2001, pp. 28-29.

[316] A ce sujet, voir Gardey (D.), « Mécaniser l'écriture et photographier la parole. Des utopies au monde du bureau, histoires de genre et de techniques », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 54, n° 3, 1999, pp. 587-614. La STCRP se dote d'ailleurs d'un secrétariat commun à toute l'entreprise, qui fait office de modèle (Berthier (R.), « Le bureau des expéditions de la STCRP », *Mon bureau*, février 1928, pp. 63-66).

[317] Le taylorisme se diffuse en France à partir de 1913, chez Renault. Sur Jean-Maurice Lahy, voir Turbiaux (M.), « J.-M. Lahy (1872-1943), essai de bio-bibliographie », *Bulletin de psychologie*, vol. 36, n° 362, 1983, pp. 969-985 et Schneider (W. H.), « The Scientific Study of Labor in Interwar France », *French Historical Studies*, vol. 17, n° 2, automne 1991, pp. 423-428. Il avait notamment travaillé sur les wattmen avant 1914.

[318] Sur Édouard Toulouse, voir *ibid.*, pp. 413-419.

[319] Autre spécialiste de la psychotechnique, Henri Laugier créa un établissement similaire aux Chemins de fer de l'État en 1933 (*ibid.*, pp. 435-436). Jean-Maurice Lahy participa à la création d'autres laboratoires à Marseille, Varsovie et Liège (Voisin (A.), *Les débuts de la sélection du personnel en France*, *op. cit.*, p. 13).

[320] Sur la psychotechnique à la STCRP, voir Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 71-72 et surtout Voisin (A.), *Les débuts de la sélection du personnel en France*, *op. cit.*

[321] Pour une définition plus précise et une discussion du concept, voir *ibid.*, p. 2.

d'aptitude, faisant ainsi plus appel à l'inné qu'à l'acquis[322]. Les résultats de ce dispositif sont probants. Dès 1926, le nombre d'accidents s'avère inférieur de 16,5 % chez les machinistes sélectionnés par tests psychotechniques. Cette régulation du facteur humain se poursuit, si bien qu'entre 1923 et 1936, les accidents passent de 1,5 à 0,6 par machiniste et par an et de 7,7 à 2,6 aux 100 000 km parcourus (voir fig. 59, p. 257).

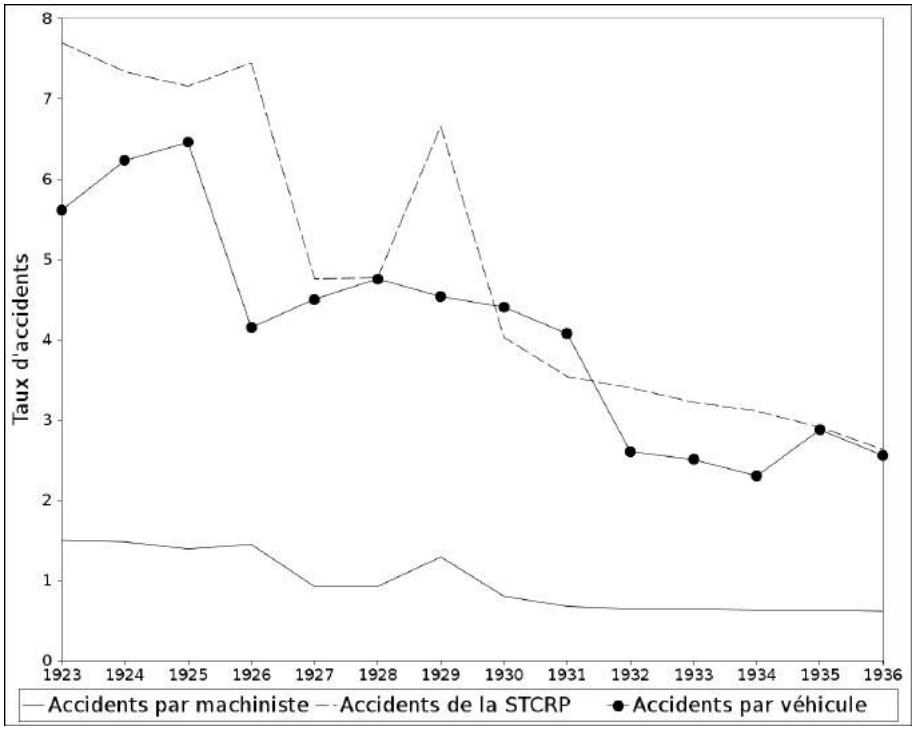


Fig. 59 – *Évolution des différents indicateurs d'accidentologie du réseau de surface de la STCRP de 1923 à 1936*[323]

Pour alimenter ce laboratoire, un système de collecte et de traitement de l'information est mis en place. En cas d'accident, la permanence générale doit ainsi prévenir les secours, sa hiérarchie et les autorités de tutelle selon l'importance des faits. La répétition régulière des notes rappelant ces procédures témoigne toutefois du manque de suivi qu'elles connaissent. Quelles peuvent être les modalités d'application de ces procédures alors que l'accident génère une situation dans laquelle la priorité est donnée, pour l'exploitant, à la continuité du service ? A partir des informations recueillies, des éléments statistiques sont élaborés, même s'ils demeurent sommaires en raison du manque d'outils de calcul à l'époque. Des catégories sont définies et des indicateurs construits. Des hypothèses peuvent ainsi être émises voire confirmées[324].

[322] Comme il l'écrit, « *tous les fléaux qui s'abattent sur l'espèce humaine sont combattus par les méthodes de la science ; des mesures prophylactiques cherchent à en empêcher le retour. [...] La prophylaxie des accidents peut et doit être assimilée à la prophylaxie des maladies* » (*ibid.*, p. 21).

[323] Voir tab. 48, p. 1006.

[324] Les cadres de la STCRP pressentent ainsi que l'embauche de jeunes machinistes est corrélée positivement au nombre d'accidents, mais l'hypothèse ne fut vérifiée statistiquement qu'avec des moyens électroniques par la RATP. Ils estiment également que le développement du trafic automobile augmente les accidents, par simple comparaison de l'évolution des deux variables.

Grâce à ces résultats, Jean-Maurice Lahy a fait naître au sein de la compagnie un mouvement de rationalisation du facteur humain qui va de pair avec le développement des statistiques. S'appuyant sur ces données, les cadres de la STCRP puis de la RATP purent repérer les machinistes à risque et ainsi procéder à des tests adaptés lors du recrutement ou lors de visites en cours de carrière[325]. La psychotechnique bénéficie donc d'une aura durable, parmi les cadres du réseau routier. Elle est en revanche dénoncée par les syndicats, qui, dans les années 1930, en soulignent les dérives, le discours normatif et l'utilisation qu'en font les dirigeants pour réduire les effectifs, par le biais de l'inaptitude et de la réforme. Comme l'a montré le sociologue et historien Georges Ribeill, le même rejet a lieu dans les chemins de fer[326]. A l'exception de la presse syndicale, les journaux donnent un large écho positif au dispositif mis en place par la STCRP, ce qui prouve qu'une partie du but recherché, l'impact médiatique, est atteinte[327].

Reste que le machiniste peut avoir des dérives imprévisibles, telles celles liées à l'alcool, et ce, malgré le système de prime de non-accident mis en place par la STCRP en même temps qu'elle développait la psychotechnique. Question importante dont les archives ne témoignent que trop partiellement sans doute. Tout juste pouvons-nous constater que l'image du cocher puis du machiniste renvoie, parfois, à la consommation d'alcool[328]. Pour autant, dans un contexte où le vin est une boisson extrêmement courante, la STCRP se contente d'interdire à ses agents de tenir un débit de boisson[329].

Cette politique de prévention des accidents de la STCRP revêt un caractère fort particulier au regard de celle pratiquée outre-Manche. Contrairement aux compagnies ferroviaires britanniques, l'exploitant parisien n'utilise pas la diffusion de messages de sécurité destinés au personnel ; il préfère fonder sa politique sur la règle, son apprentissage et sa sanction[330]. L'approche britannique, y compris dans le domaine des transports routiers, repose effectivement sur une plus grande confiance faite aux agents eux-mêmes, quand celle développée par la STCRP vise à les protéger contre eux-mêmes[331].

[325] Le laboratoire fit passer plus de 6 000 examens psychotechniques par an dans les années 1930 (Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 36-37).

[326] Ribeill (G.), « Les difficiles débuts de la psychotechnique dans les chemins de fer », *Bulletin de psychologie*, vol. 48, n° 418, 1994, pp. 115-145.

[327] Voir par exemple Delage (J.), « Parisiens, voyagez sans crainte », *L'écho de Paris*, 2 février 1928 et Voisin (A.), *Les débuts de la sélection du personnel en France*, *op. cit.*, pp. 31-35.

[328] Voir Jouy (J.), « Le cache-nez » *in Les gaîtés du Chat-Noir*, Paris, Ollendorf, *ca.* 1917, pp. 117-118 où le voyageur finit par offrir un verre au cocher à sa pause. Dans son roman de 1931, *L'autobus évanoui*, l'écrivain Léon Groc met en scène un machiniste qui « *résiste mal à l'attrait de la bouteille* (Groc (L.), *L'autobus évanoui*, Paris, Éditions cosmopolites, 1931, p. 30). On peut également penser à ce témoignage d'un ancien du dépôt Floréal dans les années 1980 : « *quand je suis rentré [...] je me suis retrouvé avec des collègues qui savaient à peine lire, à peine écrire ! [...] Avec les vieux briscards qu'il y avait, avec la plupart, il n'y avait pas de discussion possible, c'était le coup de gorgeon ou rien* » (Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, p. 127). Voir aussi p. 499.

[329] A leur embauche, les agents signent un *engagement spécial à la tenue d'un commerce de boissons*, par lequel ils s'engagent, ainsi que leur femme, à ne pas tenir de tels commerces.

[330] Sur le cas des compagnies britanniques à la même époque et la façon dont elles améliorent la sécurité de leur exploitation en diffusant des informations, y compris jusque dans les revues de cheminots, voir Esbester (M.), « Largely a matter of educating the staff : employee safety on Britain's railways, c.1918-1939 », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 24 p.

[331] A partir de 1920, Londres s'attaque aux accidents de la circulation de tous types de véhicules, y compris les autobus qui

Le problème des accidents était pourtant également sensible outre-Manche. Contrairement au paysage parisien unifié, la prospérité des années 1920 à Londres fit naître de nouvelles concurrences, comme les *Chocolate Express Buses*, lancés en août 1922. Theo Barker et Michael Robbins mentionnent ainsi l'existence de 459 entreprises indépendantes en 1924 ![332] La multiplication des *pirate buses* conduisit ainsi à une situation intenable dans laquelle les autobus faisaient une course au client dans les rues, provoquant de multiples accidents et effrayant passagers et piétons. Citons ici, parmi d'autres, cette plainte adressée au secrétaire d'État conservateur aux transports Wilfred Ashley en 1924[333] :

> *Puis-je attirer votre attention sur un scandale qui tend à faire peser une menace sérieuse sur la vie et les corps ? A savoir la conduite furieuse des autobus. Je parle au nom des centaines de personnes qui voyagent quotidiennement sur les lignes 24 et 29 et risquent ainsi leur vie, en exerçant leur métier.*

Pour y faire face, l'idée fut alors avancée, notamment par Lord Ashfield, patron de la LGOC, de créer une autorité régulatrice, sur le modèle de ce que Paris, New York et Berlin avaient entrepris[334]. Le *London Traffic Act* de 1924 réglemente donc les itinéraires et limite le nombre d'autobus en circulation sur certaines voies. Cette nouvelle situation avantagea la LGOC qui parvint à racheter nombre de ses petits concurrents. Toutefois, s'il a été question de donner le monopole à la LGOC, il n'en fut rien et il est très net que la concurrence foisonnante a forcé la compagnie dominante à mener une politique d'innovation, *via* le développement des autobus K, puis S et NS, et de réduction du danger représenté par ses véhicules sur la chaussée.

Paris et Londres suivent donc deux voies opposées dans la construction d'une sécurité routière des autobus en circulation. Toutefois elles parviennent toutes deux à conférer à l'autobus une assurance nouvelle, en tant que mode de transport auquel la société peut faire confiance pour être un vecteur acceptable de sa mobilité. La politique de réduction du risque d'accident participe donc d'un processus de gain en crédibilité de l'autobus, qui conduit experts, élus et citadins à le considérer comme l'une des solutions possibles pour la desserte de l'agglomération existante et en devenir, voire à lui attribuer une capacité à structurer le tissu urbain.

---

sont accusés d'en provoquer de nombreux. Le *Road Traffic Act* de 1930 introduit une nouvelle réglementation essentiellement fondée sur l'idée de sécurité (voir Mulley (C.) et Walsh (M.), « Twentieth Century Policy in Motorised Bus Transport : the United States and the United Kingdom Compared », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 8, juin 2005, pp. 35-37).

[332] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 222.

[333] NA, HO/45/25 572. Traduction personnelle de la version anglaise : « *may I draw your attention to a scandal that is becoming a very serious menace to life and limb ? Namely furious driving of Motor buses. I am speaking on behalf of the hundreds who daily travel by the No 24. and 29. routes, and risk their lives by so doing, in the course of their business.* »

[334] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 207.

E. Quand on prêtait à l'autobus des effets structurants

En effet, aux adaptations de règles, de matériel et de personnel se superposent les nécessaires ajustement du réseau d'autobus à la forme urbaine parisienne *intra muros* et son développement en banlieue. Si à Paris les évolutions de tracé sont marginales, *extra muros* l'autobus est un élément-clé de l'urbanisation, dans les discours, sinon dans les faits.

A Paris, une certaine timidité

A Paris, fréquentes sont les demandes de création de ligne ou d'amélioration de desserte, émanant principalement de quartiers périphériques ou aux forts dénivelés : Belleville, Montmartre, Ménilmontant, Vaugirard… Les demandeurs, habitants des quartiers, sont souvent des travailleurs de l'Est parisien, désireux d'utiliser l'autobus pour leurs trajets quotidiens, mais également des personnes issues de franges plus aisées de la société. Émile Massard relaye ainsi une pétition d'habitants de la plaine Monceau, parmi lesquels on trouve le vicomte de Letre, demandant la création de deux lignes d'autobus, ce qui reflète un intérêt possible pour ce mode de citadins issus de cercles aristocratiques[335]. Cette réclamation connaît le sort de loin le plus courant : un rejet par l'administration après consultation de la STCRP. Le plus fréquemment, la compagnie craint les déficits trop forts sur ces nouvelles lignes et l'administration estime que le métro est bien suffisant pour la desserte des quartiers concernés, sans considération pour les préférences explicites ou non des pétitionnaires pour un mode de surface.

Sur les lignes existantes, la STCRP cherche à adapter son offre à la demande en s'appuyant notamment sur les résultats obtenus par les brigades féminines de comptage des voyageurs, créées en 1926[336]. L'élaboration des tableaux de marche dépend ainsi des flux de voyageurs constatés, des recettes engrangées et des coûts affectés à chaque ligne, selon un fonctionnement plutôt flexible. Mais la véritable extension de l'agglomération et donc du réseau d'autobus se joue en banlieue. C'est là qu'est testé, voire revendiqué, le pouvoir structurant de ce mode.

L'autobus attendu par les nouveaux banlieusards

L'expansion de la banlieue urbanisée conduit surtout à une extension et une amélioration du réseau de tramways, mode traditionnellement implanté *extra muros*. Nouvelles lignes, doublement de voies uniques, développement des baladeuses ou augmentation des fréquences sont autant d'améliorations apportées au réseau dans les années 1920, avant que les autobus remplacent, dans les années 1930, l'ensemble de ces tramways. Ils s'étaient

[335] Voir les échanges à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/258.
[336] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, p. 26.

pourtant déjà illustrés dans l'aménagement de la banlieue dès les années 1920.

Le 31 décembre 1910 avait été créée une commission d'extension de Paris auprès du Conseil général. En 1913, Louis Dausset avait proposé un projet d'aménagement régional dans lequel les transports permettaient de combler les trop grandes différences existant entre Paris et sa banlieue. Après la guerre, la question est reprise par des élus comme Henri Sellier, le conservateur Georges Delavenne et le républicain de gauche François Latour. Signe d'une relance de cette volonté, une direction de l'extension de Paris est créée par la Préfecture de la Seine le 23 avril 1919. La question de l'extension du réseau *extra muros* est donc largement débattue au cours des années 1920. Le desserrement de Paris et la densification des couronnes successives posent directement la question des transports, qu'ils les facilitent ou doivent les accompagner. Les idées de groupement des lotissements, d'office foncier départemental et de récupération de la plus-value foncière apportée par les transports sont alors évoquées. Toutefois, la concrétisation des réflexions conduites par ces cercles se fait attendre, si bien que la politique des transports *extra muros* relève finalement de la méthode française de l'urbanisme consistant à attendre que les besoins se manifestent pour les satisfaire, quand la méthode anglo-saxonne eût plutôt consisté à les devancer.

Dans ce jeu, alors que l'extension du métro municipal se heurte à des difficultés juridiques et à une volonté des élus parisiens de le conserver *intra muros*, l'autobus dessert ses premières communes de banlieue dès l'automne 1921[337]. Néanmoins il s'avance fort prudemment, la direction de la STCRP partageant avec les préfets de police et de la Seine l'idée qu'une densité minimale doit être atteinte pour ouvrir une ligne d'autobus sur un nouveau territoire[338].

La question de la desserte des zones où la population s'installe dans des conditions précaires se heurte à la distinction entre services spéciaux et lignes normales[339]. En effet, ces zones sont desservies le dimanche par des autobus destinés à offrir aux Parisiens la possibilité d'aller s'aérer. Mais ces services sont souvent promus par les lotisseurs comme étant la préfiguration d'un service quotidien, voire organisés par les lotisseurs eux-mêmes le temps de vendre leurs terrains, abusant ainsi, selon l'expression de l'administration, « *une population alléchée par le trompe-l'œil de l'autobus dominical*[340]. » Face à la de-

[337] Les deux premières lignes prolongées en banlieue furent les lignes C (Porte de Neuilly – Hôtel de Ville) prolongée à Neuilly (Sainte-Foy) le 1er octobre 1921 et U (Place des ternes – Gobelins) prolongée à Levallois (mairie) le 6 novembre 1921. Sur le métro et son extension, voir Didon (N.), *Les premiers prolongements du métro en banlieue durant l'entre-deux-guerres*, DEA d'histoire, sous la direction d'Alain Plessis et Jacques Marseille, Université Paris X Nanterre, 2002, *passim*.

[338] L'étude des possibilités d'extension du réseau donne lieu à l'utilisation d'un nouvel outil, la carte isochrone. Dès 1921, le bureau d'études de la direction de l'extension de Paris établit ainsi que le Petit Clamart se trouve à plus d'une heure du métro le plus proche, en combinant marche à pied et transport en commun (voir fig. 218, p. 1154).

[339] Sur les questions d'aménagement de la banlieue où s'installent des populations nouvelles, voir Fourcaut (A.), *La banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grane, Créaphis, 2000, 339 p. et les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/155 et AP, Pérotin/10 331/56/1/230.

[340] Rapport n° 520 du géomètre du secteur sud de la direction de l'extension de Paris du 14 octobre 1922 (AP, Pérotin/10 331/56/1/230).

mande ainsi générée, l'administration refuse d'organiser des services rabatteurs pour une double raison : éviter d'aggraver la situation en incitant les populations à s'installer sur ces terrains non viabilisés d'une part ; empêcher les lotisseurs d'empocher une plus-value payée finalement par les pouvoirs publics d'autre part. Les habitants eux-mêmes jouent sur la création d'une desserte par autobus comme levier pour susciter l'arrivée d'autres habitants. Une fois la masse critique atteinte, ils espèrent ainsi pouvoir bénéficier d'aménagements et de réseaux urbains dont ils ne disposent pas. La presse relaye d'ailleurs leur détresse et leur espoir[341] :

> *Ce qu'ils réclament ?*
> *Oh ! pas grand'chose. Des moyens de transport.*
> *– Avec un service d'autobus régulier nous saurons bien nous débrouiller. Nous réclamons la possibilité d'aller travailler à Paris, sans être obligés de faire quatre kilomètres à pied dans la boue pour gagner le terminus de tramways le plus proche.*
> *[...] Tout se tient d'ailleurs. Si nous avons notre service d'autobus, des copains viendront s'installer près de nous, notre petit noyau deviendra un groupe sérieux qui pourra réclamer son autonomie. Les entrepreneurs et les grandes Compagnies s'intéresseront à nous. On installera le gaz, l'eau, voire l'électricité, et un jour viendra – qui sait ? – où notre futur maire aura le téléphone.*

Face à ces demandes, la STCRP argue de la trop faible densité des zones concernées et des problèmes de viabilité des itinéraires pour les autobus, en raison de revêtements, de pentes ou de largeurs inadaptés[342]. Sa direction, par la voix d'André Mariage, n'est toutefois pas favorable à une trop forte densification, qui justifierait dès lors un mode de transport ferré lourd, mais prône le développement de l'habitat pavillonnaire, correspondant bien, d'après elle, aux capacités de l'autobus[343]. Les années 1920 sont donc celles du développement en banlieue du réseau d'autobus, ce que confirmèrent les années 1930 avec la substitution de l'autobus au tramway. Les effets structurants de ce mode sont alors mis en avant, sinon démontrés, par une population banlieusarde à la recherche d'une reconnaissance par l'ouverture d'une ligne de transport.

Ainsi, l'autobus s'impose comme un mode crédible pour l'agglomération parisienne de

[341] « Soyez bons pour la petite commune qui naquit un jour d'un lotissement, et donnez-lui des autobus, de l'eau, du gaz, des chaussées solides », *L'intransigeant*, 4 octobre 1922.

[342] Le cas de la desserte des projets de cités-jardins du Plessis-Robinson, de Châtenay-Malabry et du Petit Clamart est exemplaire. Les communes émettent plusieurs vœux appelant à une desserte par autobus ou tramway de la zone, depuis la porte d'Orléans. Face à des cités-jardins qui ne sont qu'en projet, le bureau d'études de la direction de l'extension de Paris et la STCRP sont réticents et préfèrent reporter une desserte qui risquerait de ne pas rencontrer de demande dans un premier temps et de procurer aux spéculateurs fonciers une forte plus-value que les pouvoirs publics ne pourraient récupérer. Des raisons techniques sont également avancées par la STCRP, notamment la pente trop forte, la largeur insuffisante et le revêtement inadapté des voies envisagées. Finalement, seule une ligne dominicale à tarif spécial élevé est ouverte en 1922 : 2 F (2,00 € de 2006) le trajet et 3,50 F (3,49 € de 2006) l'aller-retour contre 35 centimes (0,50 € de 2006) le trajet de plus d'une section en 2e classe *intra muros*. C'est-à-dire une ligne pour les touristes parisiens désireux de découvrir cette partie encore champêtre de l'agglomération. Les lotisseurs de ces zones font eux-mêmes la publicité de cette ligne en laissant sous-entendre qu'elle est la préfiguration d'une ligne quotidienne. Ils parviennent ainsi à vendre leurs terrains, sans viabilité. Le groupe d'habitants nouvellement installés constitue alors une masse qui devient suffisamment critique pour réclamer des réseaux. L'administration finit ainsi par céder et ouvre la ligne quotidienne EJ (Clamart (mairie) – Petit Clamart) le 26 juin 1925.

[343] Ces considérations sont développées par André Mariage (Mariage (A.), *Le problème économique des transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1923, 25 p.) et un directeur de la STCRP, Félix Labussière (Labussière (F.), *De la meilleure méthode d'urbanisme à appliquer à Paris*, Rennes, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, 1928, 29 p.).

l'entre-deux-guerres, réclamé par les banlieusards et capable de séduire le public parisien, au point de prendre des parts de marché aux modes ferrés, comme le constate, en 1937, l'administration[344] :

> *L'amélioration de la circulation dans Paris, due aux mesures prises par la Préfecture de Police, a permis, toutes choses égales d'ailleurs, aux services de la surface de servir plus rapidement les usagers. Par ailleurs, et c'est le principal motif, les améliorations apportées dans le rendement des moteurs ont permis aux autobus d'accroître leur vitesse, en même temps que l'augmentation de la capacité des voitures faisait cesser l'état d'infériorité dans lequel ils se trouvaient, de ce chef, à l'égard des tramways.*

Ce jugement des années 1930 témoigne de l'étape franchie par l'autobus parisien au cours des années 1920. Dans ce processus, la Grande Guerre a effectivement joué un rôle de déclencheur, sinon d'une modernisation technique, amorcée par la motorisation de 1905-1906, mais d'une réforme institutionnelle de fond, qui pousse le Département de la Seine à s'engager dans une politique des transports plus pertinente avec l'échelle de développement de l'agglomération et donnant à l'autorité organisatrice un pouvoir décisionnel nouveau. Cette réforme se traduit par un dynamisme réel de la compagnie exploitante, qui développe son réseau et l'attractivité de ses services, quitte à creuser des déficits qu'elle n'assume pas elle-même. Face au succès de l'autobus, pris dans un mouvement de massification de la demande depuis la Belle Époque, la STCRP ébauche une gestion nouvelle de son réseau, s'éloignant de la logique hippomobile pour constituer une nouvelle logique, plus industrielle, s'appuyant sur des procédures préétablies et des méthodes rationnelles. C'est donc l'esprit même de ce qu'est un réseau d'autobus qui se trouve fortement changé par les impératifs des années 1920, que ce soit le développement urbain, l'accroissement de la circulation ou l'augmentation du nombre de voyageurs.

L'autobus semble ainsi lancé sur une dynamique de réussite que viennent étayer différents éléments de modernisation mis en place au cours des années 1920 et que reflète, par exemple, le collage de formes en lino, matériau alors novateur, dressé par le peintre londonien Claude Flight en 1923 et représentant un autobus parisien, aux lignes inspirées du futurisme italien et du vorticisme britannique, symbole d'une vie urbaine se déroulant au rythme mécanique de la machine (voir fig. 60, p. 264). Comme l'a montré Mathieu Flonneau, le conseiller Georges Contenot, élu républicain national du quartier de la porte Saint-Martin, est même le premier à avoir milité en faveur d'une « *priorité aux voitures de transport en commun* », dès 1929[345]. Engagement important témoignant de l'intérêt

[344] « *Rapport au Comité de coordination* », 1937, p. 1 (ARATP, 1G 7).

[345] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 248-249. Voilà son argumentaire :

> *Que [...] l'on n'oublie pas qu'avant d'être une ville de plaisirs et de luxe, Paris est une ville de travail et d'affaires et qu'il convient d'envisager, d'abord, les besoins et commodités des travailleurs.*
> [...] Ce n'est pas la circulation des voitures qu'il convient d'assurer, mais celle des personnes transportées.
> [...] Le problème de la circulation dans le centre de Paris ne peut être résolu que par l'emploi, à certaines heures de presse, des moyens de transports en commun, de préférence aux voitures particulières.
> *Il n'est plus admissible, aujourd'hui, qu'une voiture, ne transportant qu'une ou deux personnes, prenne la place de seize ou dix-huit personnes voyageant dans une voiture commune. Il n'est pas admissible que les employés et les gens d'affaires, que leurs occupations amènent au centre de la ville, perdent, en attentes*

qui leur est porté par de nombreux élus parisiens. Néanmoins, l'autobus conserve des faiblesses structurelles, comme son déficit financier ou les difficultés qu'il rencontre à véritablement satisfaire une demande massive à l'aide d'outils pour partie encore artisanaux. Autant d'éléments qui incitent à analyser les années 1930 comme celles d'un triomphe en trompe-l'œil de l'autobus.

Fig. 60 – Paris Omnibus *de Claude Flight (1923)*[346]

vaines, la moitié du temps affecté à leur repas ou à leur repos. Les employés et ouvriers parisiens, qui par leur labeur journalier contribuent à faire de Paris un grand centre de production, doivent avoir le droit, eux aussi, de circuler rapidement et dans des conditions plus confortables que dans le Métropolitain.
Une seule mesure apparaît donc efficace : l'attribution d'un droit de priorité aux voitures de transport en commun et l'interdiction de la circulation des voitures particulières à certaines heures d'affluence et dans certains périmètres.

(Contenot (G.), *Proposition déposée par Georges Contenot tendant à réglementer la circulation des voitures automobiles dans Paris*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 88, 1929, p. 5)

[346] `http://www.moma.org`.

Chapitre 3
Les années 1930, triomphe trompeur de l'autobus ?

Alors que Paris s'est doté au cours des années 1920 d'un réseau d'autobus modernisé, massifié et faisant preuve d'une certaine efficacité, même si des failles étaient déjà visibles, les années 1930, en raison de la crise économique autant que des blocages politico-administratifs, voient le système s'enrayer de lui-même et sous l'effet de nouvelles concurrences. Ainsi, c'est au moment même où l'autobus remplace le tramway sur la voirie parisienne et qu'il semble présenter le visage du vainqueur de la compétition modale, que ses défauts deviennent palpables et visibles. Nous proposons donc d'analyser l'autobus comme un mode porteur d'une modernité aux yeux de nombreux acteurs, citadins, experts et décideurs, mais que le contexte difficile des années 1930 rend extrêmement fragile en mettant un point d'arrêt au développement de la fréquentation qu'avait connu jusqu'alors l'autobus. Il peut dès lors simultanément prendre la forme d'un concurrent sérieux du métro et accuser un déficit lourd. Une telle analyse nous conduit à dresser un parallèle entre la société française des années 1930, sûre d'elle-même autant que porteuse de contestations, de crises et de faiblesses, et l'autobus comme objet symbolique de cette période ambiguë, que les manifestants de février 1934 prirent pour cible. Nous proposons d'éclairer notre propos par une référence régulière au cas londonien, puisque, si des deux côtés de la Manche, les années 1920 ont été un âge d'or pour l'autobus, les années 1930 marquent une accentuation de la différence entre Paris et Londres, la capitale britannique, face à la crise économique et à la question de la coordination des différents modes de transport, adoptant une solution efficace, sous la forme d'un *Board* unique des transports en commun, que Paris ne parvint pas à mettre en place.

I. L'expulsion des tramways de la chaussée parisienne

Au cours des années 1920, le système de l'autobus a trouvé sa place à Paris. Il a renforcé une crédibilité, entamée par les nouvelles concurrences de la Belle Époque et les dégâts de la Grande Guerre. Les nouveaux véhicules, les Renault PN, l'amélioration du confort et de l'exploitation, l'augmentation des vitesses ainsi que la multiplication des services normaux ou spéciaux, en font un mode indispensable pour les déplacements à Paris. Dans ce contexte, le remplacement du tramway par l'autobus, qui est conduit au cours des

années 1930, semble s'inscrire dans la pleine continuité d'un triomphe annoncé. Ce n'est pourtant pas exactement le cas, puisque l'opération peut être aussi analysée comme un rejet du tramway plus que comme une euphorie pour l'autobus. L'enthousiasme pour ce dernier, qui a bel et bien existé, ne fut en effet ni unanime, ni durable.

Cette substitution n'a rien d'évident. Si le tramway, même modernisé au début des années 1920, semblait inadapté à une ville au trafic intense et aux pratiques rationalisées, il avait pourtant pour lui plusieurs avantages, notamment son coût d'exploitation et sa capacité. S'opère alors un processus auto-réalisateur, que nous analyserons, de choix en faveur d'un mode ne présentant pas les mêmes avantages, l'autobus, mais qui marque des progrès notamment du fait même de ce choix. Sont également en jeu les relations entre Paris et sa banlieue, en termes de liaisons, de tensions politiques ou d'imitation du centre par la périphérie.

Cette question de la disparition des tramways a alimenté une littérature fournie, dont une partie dénonce le *lobby* automobile, qui aurait été le principal moteur de leur éviction de la chaussée parisienne[1]. Comme l'a montré l'historien Dominique Larroque, il est indéniable que des intérêts industriels et financiers ont joué, mais nous adoptons ici un autre point de vue, celui des modes eux-mêmes[2]. Soulignons d'emblée que l'autobus est reconnu par tous, à l'époque puis dans l'historiographie, comme étant un des éléments du *lobby* automobile, quasiment sans distinction avec les voitures individuelles. La ligne de fracture est bien celle séparant les rails de la route et non celle opposant transport individuel à transport collectif.

A. Tramway et autobus, la rivalité de deux systèmes

La rivalité entre tramway et autobus est effectivement celle de deux systèmes : le système ferroviaire, du fer et de l'électricité, opposé au système automobile, du pneu et des hydrocarbures. Dans ce jeu, les deux objets n'ont pas connu la même évolution, le tramway semblant avoir passé son apogée, quand l'autobus atteignait le sien. Cette dynamique nous semble s'alimenter elle-même, puisque les acteurs l'ont perçue et ont donc agi sous son influence.

Pour comprendre les conditions initiales du jeu modal, revenons à l'immédiat avant-guerre. Tramways et autobus étaient alors perçus comme complémentaires, chacun ayant

[1] Des ouvrages spécialisés font la part des choses ; d'autres alimentent uniquement et, parfois, un peu trop unilatéralement, la thèse du *lobby* automobile. Voir notamment Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, pp. 185-204, Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 95-135, Lamming (C.), *Paris Tram. L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits trains en Île-de-France*, Paris, Parigramme, 2003, pp. 22-33, Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens. Insertion, pratiques et représentations de 1900 à nos jours*, DEA d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Université Paris VII Denis Diderot, 2004, pp. 96-138 et Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, pp. 107-110.

[2] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 95-135.

son domaine de pertinence. A la demande des autorités londoniennes, soucieuses de bénéficier de sa double expérience d'exploitant de tramways et d'autobus, André Mariage avait ainsi souligné dès 1914 la nécessité de poursuivre le développement du tramway face à l'autobus dont les améliorations semblaient régulières[3]. Il avait d'ailleurs dressé un tableau comparatif des deux modes dont la teneur se voulait universelle et dont il tirait la conclusion suivante (voir tab. 12, p. 267)[4] :

> *De ce résumé, il semblerait résulter que, pour les gros trafics urbains, le tramway est un outil supérieur aux omnibus automobiles et cependant, dans bien des cas, les omnibus automobiles rivalisent non sans un important succès avec les tramways auxquels ils font une concurrence redoutable.*

Ce constat, dressé en 1914 et partagé par de nombreux spécialistes européens des transports urbains, évolue en faveur de l'autobus après 1918 pour aboutir au remplacement de l'ensemble des tramways par des autobus à la fin de l'entre-deux-guerres. L'analyse du processus de substitution doit donc se garder de toute vision téléologique, cet épisode des transports parisiens relevant d'un choix que nous entendons éclairer, non d'une fatalité.

Critère	L'avantage est au	Observations
Économique	Tramway	Avantage croissant avec le trafic
Rapidité	Tramway ou bus	Léger avantage en général du bus
Prix du transport	Tramway	Avantage assez important
Accès facile	Bus	Avantage important
Régularité en cas de dérangement	Bus	Avantage très net
Confortable	Tramway	Avantage moyen

Tab. 12 – *Avantages et inconvénients des autobus et tramways selon André Mariage (1914)*[5]

Le tramway depuis la Grande Guerre, un système vieillissant aux véhicules renouvelés

Sortis endommagés de la Grande Guerre, les tramways parisiens ont connu au début des années 1920 une rénovation très importante, qui constitua le principal chantier de la STCRP : renouvellement des voies, modernisation des dépôts, unification du matériel roulant par la généralisation d'une motrice légère, économe et au freinage efficace, la L,

[3] Voici un extrait de son plaidoyer en faveur du tramway :

> *Les pouvoirs publics devront spécialement considérer que le tramway, avec ses faibles tarifs, est un moyen de transport très démocratique, qui rend les plus grands services aux classes laborieuses. A ce titre, et pour lui permettre de progresser sans être complètement distancé par les omnibus automobiles, ils devront s'efforcer de lui faciliter l'exécution des modifications et des développements que l'évolution des grandes cités rend nécessaires.*

(Mariage (A.), *Tramways development*, Londres, London County Council, juillet 1914, p. 29)
Il s'agit d'un travail de conseil réalisé par André Mariage, alors directeur général de la CGO, pour le LCC, ce qui laisse supposer une certaine liberté d'expression par rapport aux enjeux parisiens.

[4] *Ibid.*, p. 28.

[5] *Idem.*

et d'un attelage nouveau, le modèle A[6]. Il s'avère pourtant assez vite que le système lui-même ne semble plus adapté au Paris de l'entre-deux-guerres.

Pour ce qui est du véhicule, le tramway portait l'image de la machine, souvenir de certains modes de traction essayés à différentes échelles avant la guerre : vapeur, accumulateurs, air comprimé... Frappée d'obsolescence, la réglementation limitait la vitesse de ces véhicules à 20 km/h dans Paris et à 30 km/h en dehors des zones agglomérées, quand l'autobus était autorisé à circuler jusqu'à 45 km/h[7].

L'image même du tramway est chargée de connotation négative. Quand le métro et l'autobus se cantonnent au territoire parisien, et que les trains de banlieue ne desservent pas d'autres lieux que les gares à Paris, le tramway est le seul mode à mêler les genres, entre Paris et banlieue[8]. Comme l'a montré l'historienne Juliette Aubrun, il constituait alors un enjeu politique local majeur dans les communes de banlieue, alors qu'à Paris, il n'était qu'un élément parmi d'autres, souvent perçu par la bourgeoisie comme un mode ouvrier et banlieusard[9]. Cette double nature d'un seul et même objet a joué en sa défaveur et explique surtout la substitution à l'échelle de l'agglomération, et non simplement à Paris *intra muros*, alors que les contextes différaient profondément.

La place du tramway sur l'espace public était également contestée[10]. Son insertion posait question d'un point de vue statique, notamment par le tracé des voies, un réseau mal adapté aux besoins et les arrêts au centre de la chaussée[11]. Mais ce qui provoqua l'éviction fut plutôt lié à l'insertion dynamique des tramways, c'est-à-dire aux évolutions du flux de circulation. Sans nier les défauts de ce mode, notamment le coût des infrastructures fixes, remarquons que les origines de la discussion sur sa légitimité à occuper l'espace public sont aussi très liées à l'augmentation du parc automobile et ne sont donc pas intrinsèques à son système de mobilité.

Sa présence en ville est devenue gênante pour les automobilistes, certes, mais aussi pour d'autres Parisiens, riverains ou promeneurs. L'encombrement des tramways, accentué

[6] Voir notamment Aucamus (E.) et Galine (L.), *Tramways, métropolitains et automobiles*, Paris, Dunod, 1900, réédition, 1924, pp. 140-146 et Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 164-173. La motrice L est présentée dans le milieu professionnel par l'administrateur délégué lui-même (Mariage (A.), *Le problème économique des transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1923, 25 p.).

[7] Ce règlement avait été introduit pour répondre aux faiblesses de freinage des premiers tramways mécaniques à vapeur et à air comprimé 30 ans auparavant. N'ayant pas évolué, le règlement s'était progressivement détaché de la réalité technique et de l'augmentation globale des vitesses maximales des véhicules en circulation sur la chaussée. Le spécialiste de l'histoire des tramways parisiens Jean Robert insiste d'ailleurs sur le rôle primordial mais méconnu qu'a joué ce facteur dans le remplacement (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, p. 201). L'autorisation pour les autobus était toute relative puisque les capacités réelles des véhicules ne permirent pas de dépasser les 40 km/h avant la Deuxième Guerre mondiale.

[8] Le tramway a longtemps été le seul moyen de transport collectif à passer les grilles de l'octroi. Voir un récit de ce passage dans Bouffilh (R.), *Pêle-mêle d'un écolier parisien, 1914-1918*, Paris, Lafontaine, 1991, p. 79.

[9] Aubrun (J.), *La ville des élites locales : pouvoir, gestion et représentations en banlieue parisienne, 1860-1914*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II Louis Lumière, 2004, p 113.

[10] Sur ce point, voir, par exemple, Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, p. 112. Pour un exemple d'article de presse dénonçant le tramway, voir le texte p. 1078.

[11] En banlieue, de nombreuses voies avaient été ramenées sur le bord de la chaussée afin de dégager le centre pour la circulation automobile. Ce qui avait pour effet de contraindre les tramways à suivre un itinéraire en zig-zag, alternant entre positionnement axial et positionnement latéral.

par les baladeuses qui se sont multipliées pour répondre à la demande, et les pannes toujours fréquentes et bloquant la circulation sont largement décriés[12]. Ainsi, le tramway n'a jamais véritablement trouvé sa place à Paris, son installation étant déjà controversée dès la concession de *l'Américain* d'Alphonse Loubat, du fait de ses rails, puis, à la fin du XIX^{e} siècle, du fait de son alimentation aérienne. La contestation du tramway est donc une figure parisienne récurrente.

Le système du tramway présente, très visiblement, des défauts et un manque d'adaptation à une ville dont le mouvement est de plus en plus régulé. A Paris, les voies étant le plus souvent au centre de la chaussée, les voyageurs se trouvent à la montée et à la descente pris dans le flux automobile, ce qui peut également être le cas des arrêts d'autobus marqués sur des îlots isolés. Sans oublier les difficultés spécifiques en certains lieux, comme la place de la Bastille, sur laquelle des tramways roulent en sens inverse du flux automobile, tandis que d'autres places, comme celle du Théâtre-Français, en sont totalement exemptes (voir fig. 61, p. 270)[13]. La mise à sens unique de plusieurs voies parisiennes, dès avant 1914, a également conduit le tramway à rouler à contresens, ce qui lui est alors reproché. Les films permettent de prendre conscience du côté artisanal du tramway des années 1920 : passage d'un mode d'alimentation à un autre lors de la traversée des grandes places, décrochage de la perche d'alimentation, déraillement, retournement... Enfin, les accidents de tramways sont régulièrement dénoncés, par les techniciens ou la presse et ce, jusque dans les cinémas[14]. Ainsi, en janvier 1928, le décrochage d'une baladeuse à la porte des Lilas, qui a fini son trajet de près d'un kilomètre contre un arbre avenue Gambetta après être sortie de ses voies, alimente la presse populaire, comme *Excelsior*[15].

Toutefois, la discussion de la place du tramway sur l'espace public n'est pas exempte d'idéologie pro-automobile. Alors que l'espace public s'adapte aux nouveaux besoins de la circulation, par l'instauration de sens uniques, l'installation de signalisation aux carrefours ou la réglementation du stationnement, il semble avoir atteint ses limites de capacité. Forte de ce constat, une note, probablement issue de la CMP, propose par exemple d'agir sur les éléments présents sur la chaussée, « *sans cependant s'en prendre aux voitures privées – ce qui ne manquerait pas de soulever de vives et légitimes protestations* » ; cette note ne milite d'ailleurs pas véritablement en faveur de l'autobus, qui occasionne « *une gêne*

[12] Voir par exemple de Lesser (E.), « Quand désaffectera-t-on la "Gare de l'Opéra" ? », *L'homme libre*, 8 novembre 1926. Ce mélange est même qualifié par le conseiller général socialiste Louis Marsais de « *técéerpéisme* » (« Técéerpéisme », *L'impartial français*, 16 février 1927).

[13] Sur la place de l'Étoile, le tramway ayant été jugé trop peu esthétique pour pouvoir traverser l'avenue Foch, afin de la préserver, il a été contraint de rouler à gauche sur la place dans une des deux directions de chaque ligne (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, p. 532). Voir également des photos (*ibid.*, p. 206). Un film présente ces difficultés en 1927 (FI, *Harmonies de Paris*). Le phénomène est identique sur les places de la Bastille, de la Nation ou de la Madeleine (voir Tricoire (J.), *Le tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, Éditions de la vie du rail, 2007, pp. 44-47).

[14] Le film FI, *Des pieds et des mains* montre une femme se coinçant le pied dans un rail de tramways. Si l'accident est tout juste évité, le tramway, même absent, est perçu comme un danger public.

[15] *Excelsior*, 4 janvier 1928 (APP, DB 585). Sur les accidents de tramways en général, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 418-419.

[16] *Guide officiel TCRP. Autobus, tramways, bateaux*, 1931 (collection personnelle).

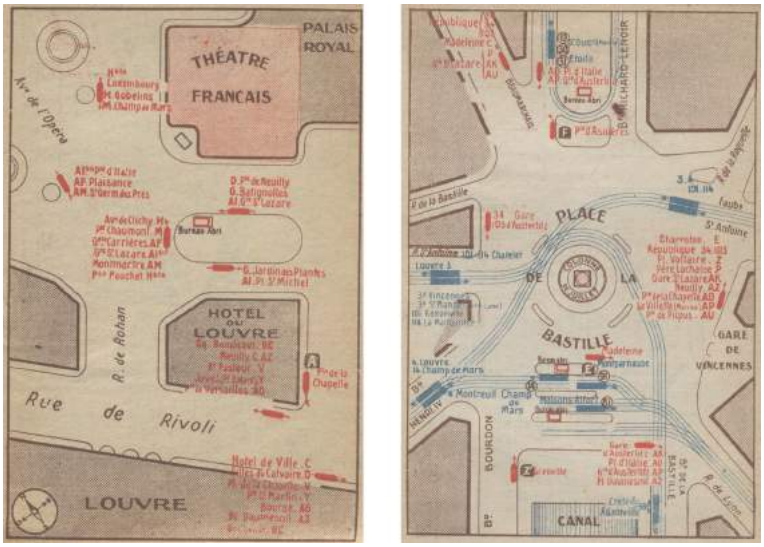


Fig. 61 – *Plan des places du Théâtre-Français et de la Bastille (1931)*[16] *:*
Tramways
Autobus

considérable », mais défend un partage entre automobiles individuelles en surface et métro en souterrain[17].

Il est néanmoins difficile d'attribuer aux tramways la pleine responsabilité de cette congestion perçue comme croissante[18]. Les autobus, qui doivent naviguer d'un bord à l'autre de la chaussée pour marquer les arrêts et s'agglutinent souvent aux lieux de correspondance, sont également à l'origine de nombreux ralentissements (voir fig. 61, p. 270). Sans oublier les voitures individuelles elles-mêmes, dont le nombre seul suffit à freiner le trafic. Notons ainsi que pour quatre carrefours centraux de Paris – rues royale et Saint-Honoré, rue de Rivoli et boulevard de Sébastopol, carrefour Drouot et aux chevaux de Marly –, le trafic horaire des automobiles a cru de 185,42 % entre 1912 et 1931[19].

Le processus de substitution est donc complexe. Il s'appuie sur les difficultés du tramway mais trouve, en contrepartie, un mode neuf capable d'être porteur de nouveaux espoirs de fluidité : l'autobus.

[17] « *Le problème de la circulation dans Paris et les transports en commun* », *ca.* 1930 (ARATP, 1G 6).

[18] L'analyse de films des années 1920 permet de confirmer l'idée que les tramways étaient pleinement pris dans les embouteillages des lieux les plus fréquentés de Paris. Voir notamment FI, *Au temps des tramways parisiens*, FI, *Conduire un tramway... en 1925* et FI, *Harmonies de Paris*.

[19] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, pp. 211-212. Au carrefour des rues royale et Saint-Honoré, le trafic horaire est passé de 1 340 à 3 819 automobiles ; au carrefour des rue de Rivoli et boulevard de Sébastopol, de 385 à 2 116 ; au carrefour Drouot de 805 à 2 273 ; aux chevaux de Marly de 1 585 à 3 537.

L'accroissement auto-réalisateur de l'efficacité de l'autobus : une fascination pour l'objet

Face à un tramway à l'image dégradée, l'autobus n'est pas nécessairement compétitif. Le véhicule employé au sortir de la guerre, le Schneider H, est lent et lourd et a rapidement vieilli. Mais le système technique de l'autobus est encore dans une phase de développement, du fait du retard qu'avait pris l'omnibus hippomobile lors de la motorisation. Ainsi, ses progrès sont-ils plus notables et sa dynamique semble-t-elle être plus forte que dans le cas du tramway. Au cours des années 1920, l'autobus connaît en effet des améliorations sensibles, notamment en termes de confort – pneumatiques, châssis surbaissé… –, qui sont donc plus visibles que celles, plus techniques, du tramway – masse de la motrice, électrification des appareils de voie, amélioration du freinage… L'augmentation de la motorisation de l'autobus le rend également plus puissant que le tramway au tournant des années 1920-1930. L'accroissement de sa capacité, qui passe de 38 à 50 places lors de l'introduction des Renault TN en 1931, lui permet enfin d'accroître sa rentabilité économique, ce qui était jusqu'alors son point le plus faible[20].

Le plus intéressant dans l'analyse de ces progrès est de comprendre comment l'autobus, mode moins favorisé au sortir de la guerre, a pu s'imposer du fait d'un processus auto-réalisateur selon lequel un autobus choisi coûte moins cher que le tramway rejeté, quand bien même la situation initiale était inversée. Tout semble commencer par l'innovation technique, puisque si les autobus bénéficient d'une recherche industrielle active, qui vise à améliorer leur vitesse et leur confort, les tramways voient ce flux d'innovation s'interrompre après 1930, notamment du fait d'un désintéressement des industriels du secteur[21].

En considérant les données chiffrées, le processus auto-réalisateur du remplacement apparaît nettement. L'argumentaire que le n° 2 de la STCRP, Louis Bacqueyrisse, avance en 1934 au Comité consultatif des transports en commun de la région parisienne (CCTCRP) l'illustre parfaitement : moins il y a de tramways, plus leur coût de revient est élevé[22]. Il est très net que l'autobus se trouve dans une phase de réduction de ses coûts,

[20] Des essais, menés en 1931 sur les lignes 43 (Montparnasse – Courbevoie (pont de Neuilly)) et 92 (Montparnasse – Pereire), prouvèrent que l'autobus était capable de réaliser des temps de parcours équivalents à ceux du tramway (« *Procès verbal de circulation* », 8 juin 1931 (ARATP, 1R 218)).

[21] Comme l'indique l'ingénieur Levaillant des VFIL, initialement plutôt opposé à la disparition de l'objet qu'il contrôle :

> *Les objections d'ordre économique […] contre le remplacement des tramways par les autobus ont perdu de leur valeur, en raison notamment de l'augmentation de la vitesse commerciale des autobus. L'augmentation de la vitesse commerciale des tramways aurait pu être recherchée et obtenue par l'amélioration des modes de freinage. Des études de ce genre n'ayant pas été poursuivies, la supériorité actuelle de l'autobus condamne les tramways à la disparition complète.*

(séance du CCTCRP du 13 décembre 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28))

[22] En 1934 le coût du kilomètre de tramway seul est de 5,87 F (3,71 € de 2006) et attelé de 5,14 F (3,25 € de 2006), contre 3,91 F (2,47 € de 2006) pour le kilomètre d'autobus (*idem*). Il est possible de s'interroger sur ces données, puisque une autre analyse, menée après une étude sur les principales villes germaniques, dans un contexte différent, il est vrai, estime, en 1943, que le coût d'un kilomètre de tramway est de 0,54 RM (2,20 € de 2006) contre 0,73 RM (2,97 € de 2006) pour l'autobus (Madlé (A.), « Das Verkehrsproblem in den Großstädten », *Zeitschrift für Nationalökonomie*, vol. 10, n° 3-4, 2 août 1943, p. 496).

en raison des économies d'échelle liées à la substitution[23]. Ce phénomène est renforcé par le fait que les véhicules neufs nécessitent moins d'entretien que des tramways qui ont une dizaine d'années.

C'est à l'aide de ces éléments d'analyse que nous envisageons de façon plus détaillée le processus de substitution qui a abouti, en 1937, à l'exclusion des tramways de l'espace public parisien.

B. La substitution ou la rapide disparition du tramway

Le processus de remplacement frappe effectivement par sa rapidité. Il trouve un rythme fondé sur les capacités des usines automobiles au cours des années 1930 et ce sont ainsi chaque mois de nouvelles lignes qui passent, partiellement puis en totalité, d'un mode à l'autre. Après avoir décrit ce processus, nous proposons ici un bilan de cette substitution, en nous attardant sur les voyageurs, les agents et la direction de la STCRP, avant de considérer le jeu modal et l'évolution de l'espace public que suppose une telle opération.

Le processus de substitution : une doctrine définie par étapes

La fin des années 1920 et le début des années 1930 voient donc s'affronter deux modes de transport, le tramway et l'autobus. L'analyse de ce jeu comme celui d'une rivalité entre deux acteurs est à son comble, le véhicule, le système et l'exploitant étant souvent confondus. De même qu'aucune différence n'est notée, le plus souvent, entre les diverses formes que peut prendre l'exploitation du tramway ou de l'autobus[24]. Loin d'être issu d'une pensée précise, le processus s'est développé au fur et à mesure que des substitutions ont eu lieu, la doctrine se définissant par étapes.

Chronologiquement, la première ligne sur laquelle des autobus remplacent des tramways est la 78 (Saint-Denis – Villeneuve-la-Garenne) en 1925, les coûts de renouvellement de la voie semblant trop élevés. Mais il ne s'agit pas, alors, de l'application d'un plan d'ensemble, la STCRP poursuivant d'ailleurs simultanément ses efforts pour la modernisation du tramway. D'autres lignes de faible trafic furent substituées en banlieue, pour des

[23] Entre 1932 et 1933, le coût de revient de la traction et de l'entretien, c'est-à-dire sans inclure les coûts du personnel roulant d'un kilomètre.voiture d'autobus passe ainsi de 1,83 F (1,07 € de 2006) à 1,38 F (0,84 € de 2006). Une analyse de l'évolution par poste montre que cette baisse s'explique par la baisse des coûts d'entretien des châssis, des pneus et des dépôts en général. En revanche, la consommation de carburant est en hausse, en raison de l'augmentation de la vitesse commerciale et de la capacité des autobus. Cette augmentation est mineure et passe donc inaperçue (rapport du service de surveillance de la gestion de la STCRP à la commission du contrôle de l'affermage des omnibus et tramways sur les comptes de 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/8)).

[24] Ce qu'illustre cet article du journaliste Paul Hamelin, paru en 1930 :

> *Vous savez qu'entre ces deux modes de transport populaires, modernes inégalement, il y eut hostilité latente tout de suite que cette hostilité, en s'exaspérant est devenue un duel, d'aucuns disent à mort, et que dans ce duel le "bus", plus jeune, est grand favori.*
> *Le bus, rival du rail auquel il fait déjà une concurrence redoutable, est, prétend-il, à la veille d'expulser le tram non seulement de la route – il ne manque pas de trams qui s'aventurent* extra muros *– mais de la rue.*
> *Le tram se défend. Il a pour lui l'état du* beatus possidens *: la possession. C'est quelque chose. Est-ce assez pour assurer, non sa victoire, mais sur un territoire réduit, sa survivance ?*
>
> (Hamelin (P.), « Ceci tuera cela ? », *L'écho des sports*, 19 novembre 1930)

raisons similaires. A Paris, un essai de remplacement a lieu les dimanches d'avril à septembre 1926, sur deux lignes de l'Ouest parisien, la 12 (Auteuil – Hôtel de Ville) et la 15 (La Muette – Opéra), mais l'utilisation d'un matériel lent et vieillissant, le Schneider H sur bandages pleins, ne convainc ni les voyageurs ni les techniciens, qui l'estiment plus coûteux que le tramway[25]. En revanche, cette expérience fut reprise avec succès en 1929, en utilisant un matériel neuf, le Renault PN surbaissé sur pneumatiques. Simultanément, la question de la congestion occupant de plus en plus le devant de la scène, le tramway est tout simplement supprimé, sans remplacement par l'autobus, sur certains itinéraires et tronçons de lignes du centre de Paris, comme les rues Réaumur et de Turbigo[26].

Ces opérations font figure d'éléments isolés, sans véritable lien avec l'idée d'une substitution générale dont la généalogie remonte plutôt aux débats du CCTCRP dès 1921[27]. Elle est née des nécessités de réfection de certaines voies de tramways, notamment celles équipées en caniveau. Plusieurs solutions s'offraient aux édiles : réfection à l'identique, installation d'une alimentation aérienne moins coûteuse, substitution par des trolleybus ou des autobus. Cette dernière solution fut systématiquement défendue par les administrations préfectorales et finalement appliquée à l'ensemble du réseau[28]. L'idée avait été reprise par des élus du quartier de l'Opéra et comprenait, déjà, les différents enjeux de cette réforme. Le premier était de décongestionner un secteur central[29]. Il s'agissait donc d'une approche fondée sur l'idée de dégager une zone, plutôt que d'améliorer la desserte d'un quartier par les transports publics. Néanmoins, les problèmes de transport, nés de questions locales, font souvent changer les discussions d'échelle ; la question de la légitimité des lignes concernées et de la desserte des villes de banlieue qu'elles reliaient au centre de Paris a donc naturellement surgi de ces débats locaux[30].

La majorité des conseillers généraux fut rapidement convaincue de l'intérêt du remplacement. Les premiers furent ceux des quartiers aisés parisiens, tels Camille Fernand-Laurent et Georges Delavenne, élus de droite des XVI^{e} et VII^{e} arrondissements, dès le début des années 1920[31]. Certains élus, notamment communistes et de banlieue, s'oppo-

[25] Il s'agissait plus d'une optimisation de la répartition du matériel, visant à employer les tramways du centre de Paris, inutilisés le dimanche, sur les lignes de banlieue, très fréquentées ce jour-là. Voir les échanges entre la STCRP et l'administration à ce sujet (AP, Pérotin/10 331/56/1/253).

[26] Pour les détails de ces opérations, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, p. 186.

[27] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 149.

[28] Le passage simultané d'Armand Naudin (1924-1925) et Alfred Morain (1924-1927), puis d'Édouard Renard (1929-1934) et Jean Chiappe (1927-1934), à la tête respectivement des Préfectures de la Seine et de police a assuré une grande cohérence entre ces deux administrations.

[29] Les premières propositions avancées par la Préfecture de la Seine en 1925 visaient ainsi à supprimer tout tramway d'une zone centrale correspondant au quartier des affaires de l'Ouest parisien (Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, p. 102).

[30] Dans le cas de l'Opéra, les lignes concernées furent les lignes 95 (Opéra – Montreuil), 96 (Opéra – Montreuil) et 99 (Les Halles – Pantin) ; le conseiller général SFIO et maire de Montreuil de 1926 à 1929, Jean-Louis Anne, prit ainsi la tête des défenseurs du lien entre Paris et sa banlieue qui obtinrent, dans un premier temps, le simple report du terminus de ces lignes de l'Opéra à la République.

[31] Camille Fernand-Laurent résume ainsi la position qu'il perçoit dans les cercles qu'il fréquente :

> *Depuis toujours et comme tous mes concitoyens, j'avais été frappé de l'anachronisme choquant que constituent les tramways dans cette grande capitale moderne qu'est Paris. Or depuis devenu conseiller municipal, je ne cesse d'être agacé comme vous l'êtes tous quand, dans le monde, dans la rue, à un dîner, à une*

sèrent à la substitution, du moins au début des années 1920, lorsque l'autobus n'avait pas encore fait ses preuves et que la STCRP soutenait le maintien du tramway. Les critiques portaient d'abord sur le fond, un élu comme le conseiller socialiste du XX^e^ arrondissement, Maurice Levillain, doutant de la responsabilité des tramways dans la congestion, mais étaient toujours teintées d'éléments moraux, le tramway, mode populaire et collectif, étant opposé à l'automobile individuelle et onéreuse[32]. S'attaquer aux tramways signifiait donc s'attaquer aux ouvriers. Les défenseurs du tramway insistent notamment sur son intérêt pour la desserte de la banlieue. Reprenant l'idée d'une hiérarchie des modes, avancée par exemple par le conseiller général socialiste Henri Sellier, plusieurs élus et techniciens défendent le maintien de lignes de tramways sur les axes radiaux les plus chargés et, également, pour certaines lignes circulaires, en s'appuyant sur le modèle des tramways de pénétration de la fin du XIX^e^ siècle (voir p. 214).

Néanmoins, le rapport Jayot entérine la suppression des tramways dans une zone centrale délimitée par l'enceinte des Fermiers généraux. Présenté le 7 juin 1928 par Émile Jayot, directeur de l'inspection générale des transports en commun à la Préfecture de la Seine de 1919 à 1937, ce plan est le premier document d'importance en matière de planification des transports[33]. Il fait suite à plusieurs projets élaborés depuis la Grande Guerre. Il s'inscrit dans le contexte du développement automobile et cherche à adapter les transports de l'agglomération aux besoins nouveaux, notamment l'extension en banlieue. Pour l'essentiel, il prévoit donc 15 prolongements du métro en proche banlieue, l'élimination des redondances entre surface et souterrain, le rabattement des autobus sur les terminus ferrés, la fusion de la CMP et du Nord-Sud et la création d'un chemin de fer régional (voir p. 302). Pour les tramways, il propose leur suppression progressive du centre de Paris mais ne se montre pas dogmatique, puisqu'il prévoit éventuellement la transformation des lignes d'autobus les plus chargées en tramways.

C'est effectivement dans la zone centrale que le tramway s'avère souvent redondant avec le métro, mais également que la congestion est la plus forte. Néanmoins, c'est également dans cette zone que les questions de tutelle administrative, entre Conseil municipal, Conseil général et administration centrale s'avèrent les plus complexes. Les assemblées élues se prononcent finalement toutes deux pour la suppression des tramways centraux.

---

réunion, la conversation venant à tomber sur les grands problèmes édilitaires, mes voisins, avec un robuste bon sens, me disent (car c'est une réflexion immanquable) : "Mais enfin, quand supprimerez-vous donc les tramways à Paris ?"

(*ibid.*, p. 106)

[32] Comme l'affirme Maurice Levillain :

Sommes-nous certains qu'au fond ce soit le tramway qui entrave la circulation ? Voyons ce qui se passe dans une rue. Le tramway est en marche ; des voitures sont arrêtées le long du trottoir. Une autre voiture veut passer entre le trottoir et le tramway en marche. Qui est-ce qui gêne la circulation ? Est-ce le tramway qui circule et qui transporte des usagers à un prix extrêmement réduit qui est gênant pour la circulation ou la voiture en stationnement qui ne sert à rien ?

(*idem*)

[33] Voir notamment Bellanger (E.), Flonneau (M.) et Fourcaut (A.) (dir.), *Paris/Banlieues, conflits et solidarités*, Grane, Créaphis, 2007, pp. 190-193.

Les dernières oppositions au remplacement se situent sur la forme, celle du rythme de cette substitution et des intérêts financiers que certains acteurs en tireraient. Elles s'épuisent toutefois, les élus communistes de banlieue étant minoritaires au Conseil général[34].

La première vague de suppression est donc entamée en mars 1930, dans l'Ouest parisien, berceau de l'automobile et secteur où le tramway n'a jamais été apprécié de la population aisée (voir fig. 62, p. 275). Les vagues de remplacement sont votées par le Conseil général, sur proposition de l'administration préfectorale, qui, systématiquement, a consulté la STCRP. En 1931 sont supprimés les tramways desservant les Halles. Le 15 mars 1937 le dernier tramway parisien, sur la ligne $^{123}/_{124}$ (Porte de Saint-Cloud – Porte de Vincennes), rejoint définitivement son dépôt. En 1932, le Conseil général avait décidé d'étendre la substitution à la banlieue, si bien que la dernière ligne du réseau, la 112 (Le Raincy – Montfermeil), est substituée le 14 août 1938[35].

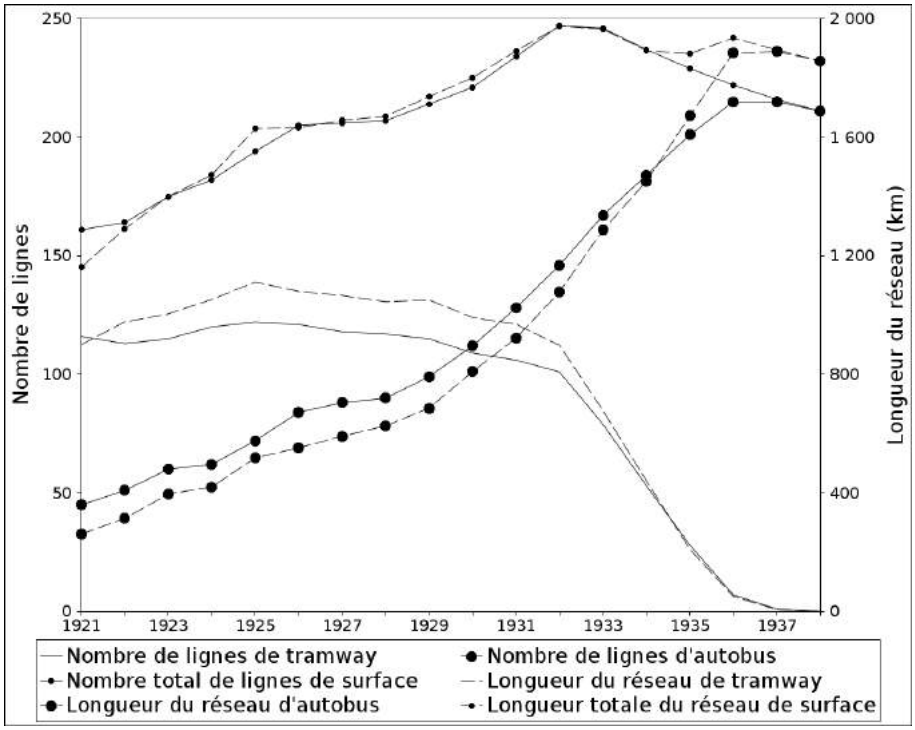


Fig. 62 – *Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramways (1921-1938)*[36]

La substitution sur les lignes reliant le centre de Paris à la banlieue s'opéra en deux temps. Un autobus remplaça d'abord le tramway du centre à l'octroi ou à une grande place de périphérie, comme la place d'Italie, les voyageurs devant alors subir un *transbordement* vers un tramway[37]. Ce nouvel obstacle à la mobilité fit ainsi naître un mouvement demandant la substitution de bout en bout des lignes par l'autobus, ce qui a pu également jouer

[34] Citons les dénonciations virulentes du conseiller communiste Louis Castellaz et surtout du socialiste Émile Chausse, pour qui, à propos de la substitution, « *il n'y a que les transportés qui n'en soient pas partisans* » (*ibid.*, p. 107).

[35] Pour une évolution ligne par ligne, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 542-572.

[36] Voir tab. 45, p. 1000.

[37] Voir fig. 142, p. 709.

en faveur d'une nécessaire suppression du tramway en banlieue[38]. Puis il fut également substitué *extra muros*, l'unique ligne initiale de tramways étant finalement remplacée par deux lignes d'autobus. Ainsi, en banlieue comme dans les secteurs périphériques de Paris, un mouvement d'attente de l'autobus se fait sentir, comme dans le milieu des professionnels du transport[39]. Il est nettement perceptible lorsqu'à l'été 1935 la fermeture pour congés de l'usine Renault retarde les livraisons d'autobus[40].

Enfin, au fur et à mesure du remplacement, les dépôts furent réorganisés pour pouvoir accueillir les autobus substitués aux tramways, ce qui permit à la STCRP d'en fermer 13, après avoir dû procéder à des combinaisons subtiles de remisages provisoires[41].

En quelques années, Paris a donc démantelé son réseau de tramways. Sans alimenter la thèse de l'erreur magistrale que certains ont cru y voir, parfois par anachronisme, il convient de discuter du bilan de cette opération.

La substitution, un bilan discutable

La STCRP a dressé un bilan fondé sur l'exploitation de quelques lignes dès 1936 : il indique qu'un an après la substitution, l'offre a augmenté de 13,4%, les dépenses de 8,2% et les recettes de 16,6%, tandis que le déficit baissait de 62,4%[42]. Si l'offre est mesurée en kilomètres.voitures, et ne reflète donc pas la plus forte capacité des tramways, il est indéniable que sur le plan économique, l'autobus est un succès. Le processus de remplacement n'étant pourtant pas suffisant pour combler le déficit des transports publics, il est envisagé dès 1934 d'augmenter les tarifs, inchangés depuis 1930, en raison même de cette substitution, apportant confort et vitesse et pourtant supposée améliorer la productivité[43]. L'augmentation n'eut finalement lieu qu'en 1937, notamment du fait de l'hostilité qu'avait rencontrée celle de 1930, comme en témoigne, entre autres, la quatrième de couverture d'un journal populaire comme *Le petit journal* (voir fig. 63, p. 277 et p. 320).

[38] Voir les plaintes et échos dans la presse dans le carton ARATP, 1R 218.

[39] Les tramways sont ainsi surnommés *les sous-préfets* par les chauffeurs de taxis, « *parce que les tramways ont ceci d'absolument commun avec les sous-préfets : c'est qu'on parle toujours de les supprimer et qu'on ne les supprime jamais* » (Pran (M.), « Pour et contre », *Le petit parisien*, 6 décembre 1929).

[40] Laederich (P.), *Les tramways de chez nous*, Boulogne-Billancourt, MDM, 1998, *passim*. Renault se taille en effet la part du lion dans la fabrication des nouveaux véhicules en fournissant 470 TN 4 A, 770 TN 6 A, 300 TN 4 C et TN 6 C et 285 TN 4 F ; Panhard livre 50 K 63 A et 50 K 63 B (Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 150).

[41] La réorganisation des dépôts s'étale de 1926 à 1938. Les difficultés sont liées au fait que le matériel était affecté par dépôt et non par ligne. Sur les dépôts, voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 313-318.

[42] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 152.

[43] Comme l'explique en 1935 Émile Jayot, alors président du CCTCRP :

> *Les voyageurs continuent à payer le même prix pour un service meilleur : les nouveaux autobus permettent d'effectuer les mêmes déplacements avec un gain de temps très appréciable, des lignes nouvelles ont été créées, des prolongements ont été réalisés, augmentant ainsi les facilités de transport ; tout cela a encore augmenté l'écart existant entre le prix payé et le service rendu ; il serait donc juste qu'un léger sacrifice soit demandé aux usagers en compensation de ces avantages.*

(séance du CCTCRP du 20 juin 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28))

[44] Voici le texte :
« *LES ÉTRENNES DES PARISIENS*
Métro, autobus et taxis ont augmenté leurs tarifs... quelle bonne surprise ! »

Fig. 63 – « Les étrennes des Parisiens », Le petit journal, *19 janvier 1930*[44]

Néanmoins, il est tout autant indéniable que l'opération comporte un certain gâchis : certaines voies toutes neuves n'avaient jamais été mises en service, comme sur le boulevard de Magenta ; le matériel fut massivement envoyé à la casse, à l'exception de quelques dizaines de tramways vendus à des réseaux de province – Rouen, Toulouse, Marseille... Il est possible de s'interroger sur la bonne foi de la direction de la STCRP à ce propos. Elle avait en effet annoncé que la revente du matériel permettrait d'assurer une partie du financement du remplacement, ce qui ne fut absolument pas le cas[45].

La modernisation des véhicules est-elle réelle ? En 1935, l'autobus était encore accusé de connaître des « *démarrages brutaux de train de marchandise* » par le conseiller communiste et ancien cheminot Pierre Sémard, pourtant favorable à la suppression des tramways[46]. La presse dénonçait son manque de confort[47]. En cas d'irrégularité, l'autobus formait plus facilement des trains de véhicules se suivant à très courts intervalles. Sa capacité moindre interdisait aux voyageurs de transporter de volumineux colis, alors que le tramway servait de véhicule de livraison pour certains artisans[48]. Mais la disparition du tramway fit que l'autobus ne fut progressivement plus comparé qu'au métro et à l'automobile, pour le meilleur et pour le pire.

Sur le plan du réseau, l'autobus offre, à partir du milieu des années 1930 et jusqu'à la

[45] Voir Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, p. 114.

[46] Sémard (P.), *Note sur le problème de la STCRP et de la réorganisation des transports dans la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 133, 1935, p. 23.

[47] Voir différentes coupures de presse dans le carton ARATP, 1R 218, notamment « L'autobus remplace le tramway à Saint-Denis, mais... », *Le journal de Saint-Denis*, 24 décembre 1932.

[48] A ce sujet, voir notamment « Le remplacement des tramways par les autobus nécessite un effort d'adaptation de la part du public et de la part de la STCRP », *Le matin*, 7 janvier 1933.

mobilisation de 1939 puis la refonte de l'après-guerre, un réseau extrêmement redondant de lignes enchevêtrées dans une large zone centrale parisienne. Il est en effet issu de la superposition du réseau d'autobus existant et du réseau sur lequel les tramways ont été remplacés par des autobus, dont la cohérence n'avait jamais réellement été pensée. *Extra muros* s'est généralisé un objet nouveau, l'autobus de banlieue, à la fois héritier de la substitution en deux temps avec transbordement et d'une histoire plus large, qui a toujours marqué une séparation entre Paris et sa banlieue, depuis la création de la CGO jusqu'à la naissance du métro. Cette distinction entre *réseau urbain* et *réseau de banlieue*, selon l'appellation interne de la STCRP, puis de la RATP, fut fondamentale dans la morphologie des transports de surface de l'agglomération.

En effet, l'aspect le plus étonnant de la substitution fut bien que celle-ci ait également lieu *extra muros*, alors que le tramway n'était pas pris dans une congestion massive, était depuis plusieurs décennies le mode de transport des populations banlieusardes et semblait satisfaisant. S'il y a un mystère dans l'affaire de la disparition des tramways, il est peut-être plus du côté de ce remplacement en banlieue que de l'argument du *lobby* automobile *intra muros*. Ou, plutôt, la disparition en banlieue, largement injustifiée, au moins dans une vision de court terme que partageaient beaucoup d'élus du Conseil général, montre la force des représentations : devenu un objet moderne capable de débarrasser la société d'un mode jugé par beaucoup archaïque, l'autobus bénéficie de cette aura sur l'ensemble de l'agglomération, sans que les réflexions sur le lien entre mode et territoire desservi dépassent quelques cercles de spécialistes.

La pertinence de la substitution en banlieue est d'autant plus discutable que de nombreuses lignes y étaient établies en accotement isolé du reste de la circulation. Une fois dégagé, cet accotement ne fut bien souvent pas utilisé mais laissé équipé de ses rails tandis que les nouveaux autobus, incapables de rouler sur un revêtement inadapté, vinrent se mêler à la circulation globale, à l'encontre de l'idée initiale[49]. Dans Paris, les rails restèrent longtemps sur la chaussée, avant d'être enlevés ou tout simplement recouverts d'un enrobé[50]. La banlieue, pour suivre Paris, ou parce que les conseillers généraux banlieusards n'avaient pas la majorité dans l'assemblée, a donc ainsi supprimé un mode de transport dont Paris s'était débarrassé notamment parce qu'il était perçu comme un mode de banlieue, ce qui n'est pas sans paradoxe !

Les voyageurs durent s'habituer à ce nouveau réseau, notamment au transbordement pour se rendre en banlieue, qui causa de multiples difficultés, liées aux priorités des voya-

[49] Jean Robert cite l'exemple de la liaison entre Saint-Denis et la porte de la Chapelle, qui fut substituée en décembre 1932 : sur cette avenue très large, les tramways circulaient sur un site propre, que les autobus ne purent reprendre à leur compte. (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, p. 189). Pour voir une photo de ces accotements devenus inutiles, voir *ibid.*, p. 203.

[50] Pour voir des images des rails désaffectés encore insérés dans la chaussées en 1948, consulter Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 28.

geurs arrivant au point de correspondance face à ceux attendant l'autobus en ce même point. Autre nouveauté, les indices des lignes de tramways, initialement en chiffres, furent en partie transformés en lettres, l'ancien indice étant souvent également indiqué[51]. Les protestations se multiplièrent, les repères anciens étant progressivement effacés.

Reste, enfin, la question de l'adaptation des agents à cette nouvelle configuration. Le personnel, non consulté sur cette question qui relevait de l'aménagement départemental, a vécu un épisode douloureux[52]. L'adaptation au nouveau matériel est longue et difficile pour les agents qui restent à la STCRP, tandis que d'autres démissionnent, partent à la retraite ou sont reclassés à la CMP[53]. Les modifications d'affectation, liées à la valse des dépôts, sont également nombreuses, mais donnent lieu à des indemnités. La formation des nouveaux machinistes est intense, puisque plus d'un millier sortent de l'école de la STCRP chaque année. Beaucoup sont d'anciens wattmen et rencontrent de ce fait des difficultés à tenir leur droite.

Avec les tramways, sont également regrettées les receveuses. La STCRP licencie en effet une partie de son personnel devenu surnuméraire. Les tramways à baladeuse, qui nécessitaient deux receveurs, étant remplacés par des autobus exploités avec un seul receveur, la compagnie réduisit ses effectifs en visant d'abord les femmes, qui étaient plus de 2 000 à exercer le métier de receveuse[54]. Cette figure de la receveuse, apparue pendant la Grande Guerre et donc plus associée au tramway qu'à l'autobus, sur laquelle la STCRP a joué, tend ainsi à s'effacer, sans disparaître. Comme l'écrit, non sans une nostalgie quelque peu exacerbée, le satiriste Clément Vautel, « *la receveuse était parfois assez avenante, quoique toujours autoritaire, et c'était aussi un des charmes – tout est relatif – du voyage*[55]. » Ces évolutions illustrent, à leur façon, la réduction globale de l'offre qui résulte de ce remplacement.

Si les agents de la STCRP ont pu se montrer réticents envers le remplacement des tramways, l'attitude de leur direction, mieux documentée, est particulièrement intéressante, puisque, non loin de partager les réticences initiales de ses employés, elle a totalement retourné sa position en devenant l'un des moteurs de la substitution.

[51] Les indices furent donnés dans l'ordre alphabétique à partir de la dernière existante, l'ancien funiculaire de Belleville, BF. La double appellation, par exemple $^{BG}/_{96}$ (Opéra – Mairie de Montreuil), était courante.

[52] Voir notamment Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Evelyne Cohen, Université Paris VII Denis Diderot, 2000, p. 66.

[53] *Ibid.*, p. 67. Les circulaires de la DEC se rappelant les consignes de sécurité se multiplient jusqu'à l'immédiat avant-guerre.

[54] Voir la note PS du 6 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/75).

[55] Article sans date et sans origine joint à une plainte envoyée à la STCRP par G. Langlois le 5 octobre 1933 (ARATP, 1R 218). Voir le texte complet p. 1087.

La volte-face de la STCRP

Après avoir naturellement défendu un mode dont l'exploitation constituait la principale activité de la compagnie et des entreprises dont elle avait pris la suite, la direction de la STCRP a d'abord envisagé le maintien de tramways sur certaines lignes très fréquentées, avant de prendre la tête du mouvement en faveur d'une substitution totale, même en banlieue. Il s'agit donc d'un véritable revirement sur lequel nous apportons ici quelques éléments complémentaires à l'analyse menée par Dominique Larroque[56].

L'ambiguïté sur le devenir des tramways est longuement maintenue par les cadres dirigeants de la STCRP, qui font partie, jusque vers 1930, des meilleurs défenseurs de ce mode[57]. Les recherches sur les tramways se poursuivent au moins jusqu'en 1930[58]. André Mariage avait d'ailleurs publié un rapport en 1926 tendant à prouver que les encombrements n'étaient pas nécessairement provoqués par les tramways mais plutôt par le flux automobile[59]. Pour cela, il avait employé une modélisation proche de la mécanique des fluides dans laquelle chaque véhicule était assimilé à une particule susceptible de circuler sur la voirie, assimilée à une conduite dont les dimensions et la configuration conditionnent le débit. Les discussions alors envisagées se centraient sur les notions de taille, de nombre et de trajectoire des particules. Ce centralien entendait ainsi démontrer, par la modélisation, que le tramway ne pouvait être la cause des embouteillages.

Le revirement est d'autant plus brutal au tout début des années 1930. La direction comprend alors que la substitution est inévitable et que la meilleure position est de prendre la tête de ce mouvement. La STCRP ayant toujours voulu innover, il s'agit de se positionner à la pointe de la modernité dans le monde du transport en commun. Comme Dominique Larroque l'a montré, de nombreux intérêts financiers personnels ont également joué. Lancée dans la bataille d'opinion publique, la STCRP mena ainsi des campagnes de presse défendant la suppression des tramways et répondit avec fermeté aux plaintes qu'elle recevait[60]. Sur le plan administratif, André Mariage exerce des pressions pour accélérer le mouvement de remplacement, en jouant alors de l'argument de la congestion, contre les difficiles problèmes financiers, notamment d'amortissement des installations fixes[61]. Le

[56] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 95-135.

[57] En 1928, une note de la STCRP établissant le matériel à acquérir pour le développement des réseaux estime qu'il conviendrait d'augmenter le parc de tramways de 150 motrices et 100 attelages, pour seulement 150 véhicules pour celui d'autobus ; la substitution envisagée « *dans le centre de Paris* » ne nécessiterait que 100 autobus (note STCRP/DEC/14 728 du 12 décembre 1928 (ARATP, 1R 286)).

[58] Ainsi, l'ingénieur Legrand, directeur du laboratoire de la compagnie, publie-t-il un article sur l'usure de l'acier sans lubrifiant, avec application aux rails, à la fin de 1930 (Legrand, « Contribution à l'étude de l'usure de l'acier sans lubrifiant. Application aux rails et bandages », *L'industrie des voies ferrées et des transports automobiles*, octobre-décembre 1930, 43 p.).

[59] Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun pour la desserte des grandes villes et de leur banlieue*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1926, *passim*.

[60] Pour une étude plus détaillée de la volte-face de la STCRP, des intérêts financiers de la direction et de ses liens avec la presse, voir Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, pp. 107-110.

[61] Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1993, p. 19.

revirement de la position de l'administration et de la STCRP intrigue certains acteurs, comme le conseiller de droite Louis Dausset, et suscite la vive réaction de certains élus communistes, comme Georges Marrane, maire d'Ivry. Mais la dynamique de la substitution emporte les doutes sur la parfaite honnêteté de l'opération[62].

Enfin, ce bilan des enjeux et des positions d'acteurs mérite une analyse de l'espace public sous-tendu par les deux systèmes, celui en perte de vitesse, le tramway, comme celui qui s'impose, l'autobus. De ce point de vue, ce ne sont effectivement pas les mêmes schémas que supposent les deux modes.

La substitution comme homogénéisation d'un espace public de la fluidité

Associés à la banlieue et aux déplacements domicile-travail des banlieusards, mais aussi aux sorties dominicales des Parisiens, les tramways avaient une image pleine d'ambiguïté[63]. Pour le philosophe Pierre Sansot, leur disparition contribue à l'effacement de la dimension de magie accordée aux transports en commun[64]. Cette vision nostalgique mérite d'être contrebalancée par l'idée que la substitution a permis l'exaucement d'un souhait social, celui de disposer d'un dérivé collectif et performant de l'automobile individuelle, encore largement inaccessible pour le plus grand nombre. Souhait plus large que celui de quelques industriels d'un *lobby* automobile dont il ne s'agit pas de nier le rôle, mais de le relativiser.

Au début des années 1970, les spécialistes des transports urbains Michel Bigey et André Schmider ont vu dans cette disparition du tramway un choix conscient ou inconscient en faveur du transport individuel contre le transport collectif[65]. Nous modérons un tel constat, qui nous semble partiellement téléologique, et préférons voir dans ce remplacement un mouvement collectif contre le tramway plutôt qu'un véritable choix massif en faveur de l'automobile. Présentant de nombreux défauts, mais ayant également le malheur de se trouver sur différents plans opposé aux intérêts automobiles, le tramway a ainsi perdu ses défenseurs naturels : STCRP, élus de banlieues ouvrières… L'image de la liberté automobile, une liberté sur la chaussée plus qu'à l'échelle de l'agglomération, a beaucoup joué en faveur de ce choix. C'est parce qu'il incarnait un aspect figé que le tramway, associé à une modernité dépassée, celle du XIX^{e} siècle, malgré son électrification, a été remplacé. Il s'agit également d'un arbitrage en faveur de la compagnie exploitante au détriment des voyageurs, dont la liberté de choix et le confort ont été rognés. Sans avoir une vision trop anachronique, avançons également que ce choix s'opère au détriment

[62] Voir la séance du CCTCRP du 20 juillet 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224).

[63] Pour Pierre Sansot, le tramway est « *le signe du dimanche et de l'automne* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 306).

[64] Comme il l'a écrit, « *lorsque les tramways existaient, ils accaparaient une partie du pouvoir magique accordé aux moyens de transport. Les poètes ont perçu le tramway comme un signe de modernité urbaine, lié au mythe de l'électricité. Il électrisait la ville par ses étincelles, comme le surréalisme, le gin, les garçonnes* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 305).

[65] Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, pp. 110-111.

d'une certaine idée de l'espace public, en faveur d'un espace automobile où plus aucune différence n'est acceptée. Les années 1930 inaugurent ainsi une période de creux en matière de marquage de l'espace par les transports publics. Le paradoxe est que cet espace automobile, qui n'offre pas de différenciation possible à certaines catégories de véhicules, est lui-même extrêmement rigide, afin d'assurer une grande fluidité : sens uniques, stationnement réglementé, carrefours équipés... Ainsi, le tramway, mode rigide sur un espace public souple, ne pouvait-il trouver sa place dans un espace public rigidifié sur lequel un mode plus souple, l'autobus, dut le remplacer.

Il ne s'agit donc pas tant d'un suicide des transports en commun de surface que d'une adaptation à un nouveau contexte, qui, s'il donne déjà sa part aux théories de séparation des flux, réunit encore dans un même monde autobus et automobile. Sur le long terme, et parce que l'autobus fut perçu comme moins capable d'orienter l'urbanisme que le tramway, il s'agit probablement d'une décision extrêmement importante pour la forme urbaine de l'agglomération parisienne. Néanmoins, il serait anachronique d'avancer l'idée que ce choix fut conscient et même qu'il pouvait l'être. En effet, les acteurs des années 1920 et 1930 ne distinguaient pas aussi nettement les effets structurants que leurs successeurs accordèrent aux deux modes (voir p. 214).

Par ailleurs, cette substitution passa par pertes et profits un mode de cofinancement intéressant de l'espace public. En effet, les conditions d'affermage prévoyaient que l'exploitant de tramways devait participer aux frais d'entretien de la chaussée comprise sur une bande de 50 cm de part et d'autre de la voie[66]. Cette disposition put jouer également dans le choix de la STCRP d'abandonner le tramway. La substitution marqua l'entrée définitive dans une ère où les modes, devenus automobiles, ne payent plus directement les chaussées qu'ils utilisent. Cet exemple illustre plus largement le fait que certains thèmes n'ont que très rarement été évoqués. Qu'il s'agisse du rôle qu'aurait pu jouer un réseau de radiales de tramways reliant Paris à des noyaux urbains de proche banlieue, sur le modèle des cités satellites promu par Henri Sellier, de la capacité réelle d'un réseau d'autobus, ou de sa souplesse effective, plusieurs questions ont été éludées ou reportées.

Enfin, soulignons ici la place qu'a tenue le métro dans cette substitution. Nous ne l'avons évoqué que très marginalement, par le biais d'une note militant en faveur d'une répartition des flux privés en surface et publics en souterrain[67]. Il est probable que la CMP ait joué un rôle essentiel dans cette disparition, par le biais du CCTCRP et dans le cadre d'une rivalité importante avec la STCRP[68]. Cette opposition semble plus conjoncturelle

[66] La STCRP rétribuait la Ville de Paris pour ce travail *intra muros*, tandis qu'en banlieue, la compagnie choisissait ses propres maîtres d'œuvre. A Londres, les compagnies de tramways payaient également des taxes pour l'entretien de l'espace public en fonction du type de revêtement de la chaussée. Ce dispositif, passant inaperçu en exploitation courante, est réapparu lors du remplacement et a joué en faveur de l'abandon des tramways (voir, par exemple, la note E/HR/S/B du 6 mars 1950 (TFLAG, LT/232/274)).

[67] « *Le problème de la circulation dans Paris et les transports en commun* », *ca.* 1930 (ARATP, 1G 6).

[68] De culture ferroviaire, la direction de la CMP a milité en faveur de la substitution, notamment en raison de la faible

que structurelle, puisque dès 1944, le retour du tramway en région parisienne est souhaité par l'un de ses directeurs, Marc Langevin[69]. Comme d'autres cadres du métro, c'est probablement l'idée du réseau ferré de surface qui séduit alors cet ingénieur, afin de donner à l'autobus, dont la CMP vient d'hériter, la noblesse du rail. Un même objet, ici le tramway, prend donc une signification très variable, selon les points de vue et les époques, même rapprochées. De même, un même terme, *tramway*, peut désigner des réalités extrêmement différentes, dans l'entre-deux-guerres ou à la fin du siècle.

Cet épisode du remplacement des tramways parisiens peut donc être analysé comme un choix politique en faveur d'un mode qui semblait prometteur face à un mode en déclin, ce choix ayant lui-même alimenté cette dynamique. Afin d'insister sur l'idée de choix, nous proposons ici de déplacer notre regard sur d'autres villes et sur d'autres modes.

C. Quelques comparaisons modales et internationales ou la spécificité parisienne d'un système fondé sur l'autobus et le métro

Paris n'est pas la seule agglomération à profondément réviser le rôle que doit remplir son réseau de tramways au cours de l'entre-deux-guerres. Elle est cependant la première à le démanteler. Alors que la province suivit largement l'exemple parisien en la matière, surtout après la guerre, Londres fit un choix différent en optant pour le trolleybus à l'époque où Paris supprimait ses tramways au profit de l'autobus. New York connut également l'émergence d'un véritable réseau d'autobus à la même époque. A ces comparaisons géographiques, il est intéressant d'ajouter une comparaison modale, avec l'étude rapide de la substitution d'autobus à la Petite Ceinture ferrée au cours des années 1930. Cet exemple met à bas l'argument de la congestion ou du *lobby* automobile comme principal moteur du remplacement du tramway, puisque les autobus de la nouvelle ligne, le PC, vinrent s'insérer dans le flux automobile, alors que le chemin de fer en était séparé. Il s'agit bien d'un système original de mobilité collective qui se constitue à Paris au cours des années 1930, dans lequel le rail et la route semblent faire jeu égal.

La province dans le sillage parisien

Pour des raisons similaires au cas parisien, des réseaux de province remplacent leurs tramways par des autobus sur certaines lignes, notamment à partir de 1927, lorsque le matériel routier disponible s'avère compétitif[70]. La substitution a lieu dans les villes moyennes, où les lignes ne sont pas trop chargées, et sur les axes très congestionnés des principales agglomérations. Toutefois, en dehors de Paris et Nice, avant la guerre aucune

capacité qu'avait, à ses yeux, un réseau d'autobus, ce qui ne pouvait provoquer qu'un report sur son propre réseau.

[69] Langevin (M.), *Organisation des transports dans les grandes cités, conférence faite le 31 mai 1944*, Paris, Études supérieures des transports, 1944, p. 30.

[70] Voir Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, pp. 157-160.

grande ville n'a un plan de substitution et toutes conservent leurs tramways tout en se dotant d'autobus[71]. Le développement de l'autobus, voire de l'autocar privé qui concurrence le tramway sur ses propres itinéraires, est en effet un fait marquant des années 1930 en province. Plusieurs fermetures de lignes ont donc lieu, mais de façon pointilliste[72].

Le cas lyonnais illustre cette évolution des réseaux provinciaux. S'il y eut bien des remplacements de tramways par des autocars sur quelques lignes de la banlieue lyonnaise, l'exploitant procédait parallèlement à une modernisation de son réseau ferré[73]. La Deuxième Guerre mondiale réhabilita d'ailleurs le tramway. Ce n'est donc qu'après le conflit que Lyon mena une politique d'éradication des tramways, dont l'utilisation pendant les années noires n'avait fait que dégrader l'état. Pour les remplacer, Lyon fait le choix mixte de l'autobus et du trolleybus, déjà présent sur le réseau de l'entre-deux-guerre. Finalement, la dernière ligne de tramways urbains disparaît en 1956.

A l'image de Lyon, l'ensemble des villes françaises suit la substitution parisienne après la Deuxième Guerre mondiale, à la fois par effet de mode, mais également dans une logique de développement de l'automobile et un contexte industriel national, dans lequel le tramway n'a plus sa place[74]. Les cérémonies, telles les « *"obsèques solennelles"* » que préside le maire gaulliste de Bordeaux Jacques Chaban-Delmas en 1958, se succèdent dans les agglomérations françaises, reléguant dans l'oubli le tramway urbain français[75].

A Londres, le choix pragmatique du trolleybus

La comparaison avec Londres est bien plus intéressante, puisqu'elle ne se résume pas à un effet d'imitation[76]. Londres, comme Paris, est confrontée à une congestion croissante et les tramways, à l'image vieillissante, en sont considérés comme en partie responsables. Pour autant, relire la substitution parisienne à l'aune du cas londonien suscite un étonnement. Si Londres s'est également employée à transformer son réseau de tramways à la

[71] L'exploitant niçois, Tramways de Nice et du littoral (TNL), faisait partie du groupe Mariage et était confronté à une circulation automobile touristique en pleine croissance. Des autobus furent substitués sur certaines lignes, d'autres étant tout simplement fermées, au tournant des années 1930. En revanche, la suppression ne fut pas totale, puisque la traversée de la ville par des trains de marchandises, en lien avec le port, obligea de maintenir certaines voies, qui furent donc utilisées.

[72] Le matériel adopté est soit celui de Paris – PN et TN – soit inspiré par celui-ci, comme les SOMUA. Il y eut également des Citroën de faible capacité, une marque qui ne s'imposa jamais à Paris.

[73] Voir Brunel (J.), *Autour du nouveau tramway lyonnais, retour sur une politique locale de transports urbains*, mémoire de fin d'études, sous la direction d'André Vianès, Institut d'études politiques de Lyon, Université Lyon II Louis Lumière, 2001, `http://doc-iep.univ-lyon2.fr`.

[74] Seules Marseille, Saint-Étienne et l'agglomération lilloise conservèrent chacune une ligne de tramways. Voici le jugement de Jean Robert à ce propos :

> *De toutes manières, on a l'exemple de Paris qui supprime ses tramways. De tous temps, la province a voulu imiter la Capitale : pour se mettre au goût du jour, il faudra suivre la ligne de conduite de Paris et adopter l'autobus. Malheureusement, ce raisonnement pêche par la base : ce que la province oublie, c'est que Paris possède un Métro [...]. Faute de reconnaître ce fait pourtant évident, bien des villes penseront pouvoir se convertir totalement à l'autobus et n'hésiteront pas à noyer leurs véhicules dans l'anarchie de la circulation routière.*

(Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, *op. cit.*, p. 157)

[75] « BORDEAUX modernise ses transports », *Autocar et cargo routier*, n° 316, mars 1959, p. 19.

[76] Pour un regard français contemporain sur la substitution à Londres, voir Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, Paris, Librairie sociale et économique, 1942, pp. 61-69.

fin des années 1930, pour des raisons proches de celles du cas parisien, le choix s'est initialement et massivement porté sur le trolleybus, qui semblait être la solution idéale (voir fig. 64, p. 285). Ce mode présente les avantages du tramway, vitesse, silence et puissance et y ajoute ceux de l'autobus, souplesse, réglementation routière et faibles investissements.

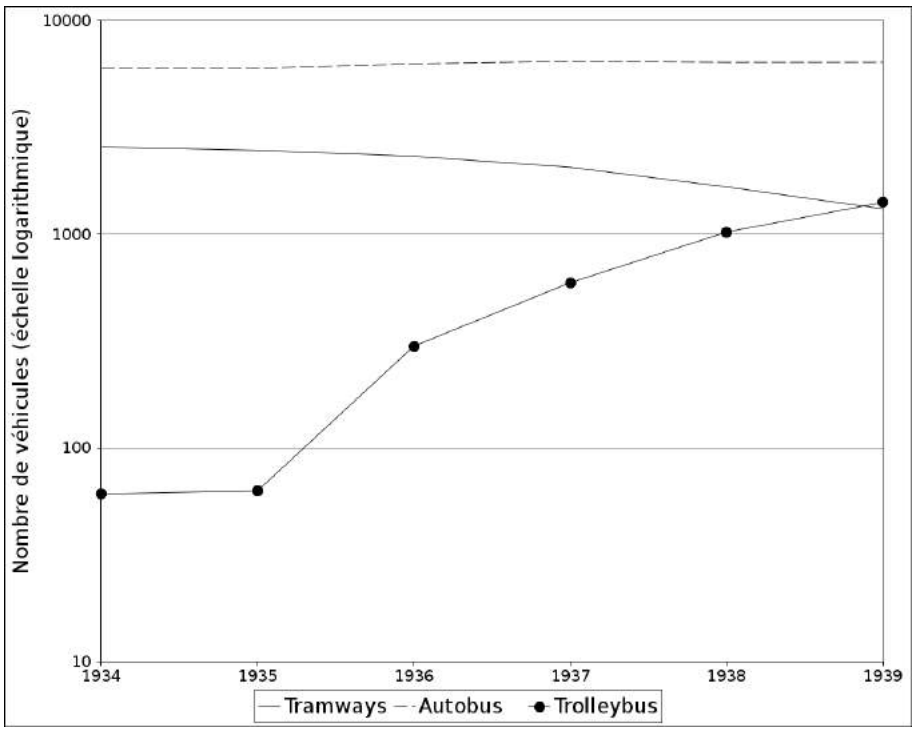


Fig. 64 – *Évolution du parc de matériel roulant des transports de surface du* Board *(1934-1939)*[77]

L'avantage du trolleybus par rapport au tramway était d'autant plus fort que le réseau londonien était fréquemment équipé d'un caniveau (*conduit system*) au coût d'entretien très élevé et non d'une alimentation aérienne. Lors du remplacement, il a donc fallu ajouter des poteaux dont la question du dessin a très vite été évacuée[78]. Les raisons esthétiques avancées à l'époque du tramway cachaient, comme à Paris, une réticence politique contre ce mode à connotation ouvrière. Ainsi, aucune réticence esthétique notable n'est avancée à l'encontre du développement d'un réseau de trolleybus, une ligne passant même sur le très central et prestigieux *Victoria Embankment*.

Le trolleybus s'imposa aussi en raison de son offre de 70 places à bord, égale à celle du tramway, alors que l'autobus ne proposait que 56 places, l'ensemble des véhicules étant à impériale, ce qui explique leur forte capacité par rapport à celle de leurs cousins parisiens. En outre, les trolleybus pouvaient être alimentés par les usines électriques des tramways et du métro, l'*Underground* réunissant des transports de surface et souterrains[79].

[77] Voir tab. 50, p. 1007.

[78] Dans un premier temps, certains trolleybus utilisèrent même les installations du tramway en captant leur énergie par le fil aérien et en assurant un retour à la masse par un frotteur placé dans le caniveau.

[79] L'usine électrique des tramways, puis des trolleybus, était à *Greenwich*, celle du métro à *Chelsea*.

La question énergétique est essentielle pour comprendre le choix du trolleybus, puisque l'option londonienne, où le *lobby* des producteurs d'électricité était d'autant plus fort que le contexte poussait à la recherche d'une énergie nationale, est opposée à la parisienne, où ces considérations d'indépendance énergétique sont postérieures au processus de substitution.

Une première ligne fut donc substituée, à titre d'essai en 1931, sans plan préétabli[80]. Le processus fut accéléré lorsque la constitution en 1933 d'une nouvelle autorité organisatrice et exploitante, le *Board*, érigea la substitution en véritable doctrine (voir p. 319). Elle en fit l'illustration de sa volonté de réforme et de réduction des coûts. Ainsi, en 1939, le réseau de trolleybus comptait 236 lignes parcourues par 1 411 véhicules (voir fig. 65, p. 286). Cependant, la substitution fut freinée par la guerre, si bien qu'elle ne reprit qu'à partir de 1949 pour s'achever en 1952, au profit du trolleybus mais aussi et surtout de l'autobus, capable de rouler sans attendre la reconstruction du réseau électrique, et par souci de standardisation du parc[81].

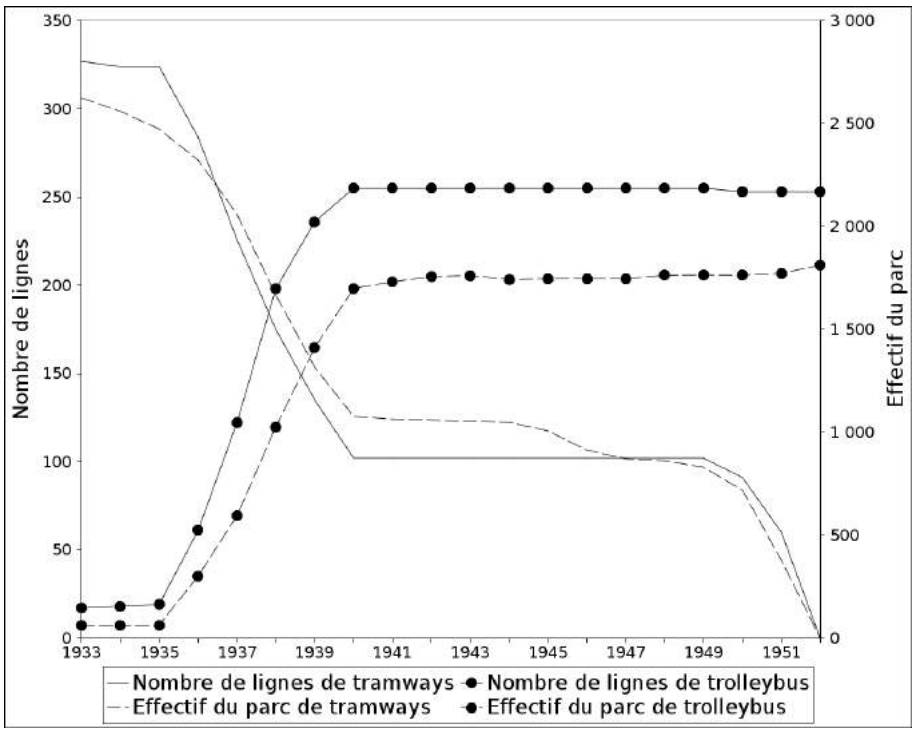


Fig. 65 – *Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux de tramways et de trolleybus à Londres (1933-1952)*[82]

Au-delà des différences dans le choix des véhicules, soulignons le phénomène commun de substitution qui s'engage à Londres comme à Paris au début des années 1930. Grande particularité de ces villes, aucune autre métropole européenne ne suivant cette voie avant la Deuxième Guerre mondiale. Il convient alors de traverser l'Atlantique pour trouver, à

[80] Cette ligne était d'ailleurs la première à avoir été exploitée avec des tramways électriques.

[81] S'ils n'étaient pas mobilisables, les trolleybus ont tout de même souffert de la guerre, notamment en raison des fils aériens détruits par le souffle des bombes.

[82] Voir tab. 49, p. 1007.

New York, une autre agglomération qui opte pour l'autobus à la même époque.

New York, « *the bus is young and honest*[83] »

Le cas new yorkais est révélateur des enjeux politiques que peuvent porter les objets de transport. A *Manhattan*, l'autobus est en effet apparu comme une façon de remettre à plat les relations entre pouvoirs publics et compagnies dans un climat tendu, à l'image de ce que furent le tramway puis le métro dans les relations entre la Ville de Paris et la CGO. Surtout, New York était vue comme un test pour l'autobus, notamment du fait de son extrême densité[84]. Installés depuis 1832, soit bien avant leurs cousins français, dont la première ligne, ouverte en 1855, fut d'ailleurs surnommée *l'Américain*, les tramways new yorkais souffraient comme ceux de Paris et de Londres de l'interdiction des fils aériens qui avait imposé de recourir à l'alimentation par le sol lors de la phase de mécanisation engagée à la fin du XIX^{e} siècle. Enfin, les compagnies eurent intérêt au remplacement en raison des lourdes charges imposées par l'exploitation d'un réseau de tramway : droit de circulation, financement du revêtement, déblaiement de la neige…

L'autobus fut également mis en avant par le maire démocrate John Francis Hylan afin de contrecarrer les intérêts du métro, avec qui il était en conflit. La campagne médiatique s'engagea au début des années 1920, les intérêts ferroviaires dénonçant les *emergency buses* (*autobus de secours*) de 20 places mis en service par John Francis Hylan, soucieux de susciter une concurrence nouvelle aux modes établis. Multiplier les petits autobus, pour faire face à la demande, signifiait également augmenter la congestion, mais l'argument de la souplesse fut avancé pour y répondre. Comme l'affirmait une compagnie d'autobus[85] :

> *L'autobus […] contourne les obstacles et obstructions. Il est comme un fauve agile, allant ici et là, d'un flux de circulation à l'autre, éliminant le danger et annihilant le temps. Si une rue est bloquée, – eh bien, l'autobus va faire un détour et passer par une autre rue. Si une automobile se trouve sur son chemin, – eh, bien quoi ? – l'autobus va passer soit sur son côté droit soit sur son côté gauche.*

Le cas new yorkais présente également un caractère auto-réalisateur, puisque, bien qu'en 1923 le coût d'exploitation d'un autobus fût 65 % plus élevé que celui d'un tramway, il s'imposa très rapidement[86]. Il convient donc de relativiser les arguments techniques, qui

[83] Extrait du titre de Schrag (Z. M.), « "The Bus is Young and Honest" : Transportation Politics, Technical Choice and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936 », *Technology and Culture*, vol. 41, n° 1, janvier 2000, p. 55. Traduction personnelle de la version américaine : « *le bus est jeune et honnête.* » Nous nous inspirons ici essentiellement de cet article pour comprendre le cas new yorkais.

[84] Pour l'historien Zachary Schrag, « *New York était, en un certain sens, le principal test pour les autobus ; s'ils réussissaient là, ils pourraient réussir partout.* » Traduction personnelle de la version américaine : « *New York was, in a sense, the principal test for buses ; if they could make it there, they'd make it anywhere* » (*ibid.*, p. 55).

[85] *Ibid.*, p. 69. Traduction personnelle de la version américaine :

> *The bus […] passes around obstacles and obstructions. It is like the nimble deer, as it were, going here and there, from one current of traffic to another, eliminating danger and annihilating time. If one street be blocked, – well, the bus will make a detour and go by way of another street. If an automobile be stalled in front of it, – well, what of it ? – the bus will go either to the right or to the left of it.*

[86] Comme l'explique Zachary Schrag :

n'ont, selon l'historien Zachary Schrag, eu que peu de poids dans la décision, qui, une fois prise, n'avait plus besoin d'être justifiée. Ainsi, en 1937, les 125 *miles* de tramways de *Manhattan* étaient remplacés par des autobus, qui rencontrèrent des difficultés pour faire face à une fréquentation en forte croissance[87].

Si les similitudes avec le cas parisien sont grandes, soulignons en revanche que les tramways furent maintenus en dehors de *Manhattan*, notamment à *Brooklyn*, où de nouveaux véhicules plus performants furent introduits. En outre, le contexte new yorkais, et plus largement américain, a également connu une vive controverse sur le rôle des constructeurs automobiles dans la substitution, notamment General Motors (GM). Ils auraient ainsi tenté de mettre à bas les transports publics et de favoriser l'automobile individuelle[88]. Au contraire, pour plusieurs historiens, comme Brian Cudahy ou Cliff Slater, si les autobus ont peu à peu permis à tous de vivre l'expérience automobile et s'avérèrent parfois moins efficaces que les tramways, ils se sont imposés sans véritable pression de groupes industriels, puisqu'ils étaient devenus globalement plus compétitifs ou du moins perçus comme tels[89]. GM paierait donc ici les campagnes publicitaires massives faites en faveur de l'autobus lors de la substitution mais aussi le fait d'avoir su imposer un produit plus rentable à un moment donné. Nous ne prenons pas position ici dans cette controverse, par manque de documentation sur le sujet, mais nous soulignons simplement le fait qu'outre-Atlantique les accusations portées contre GM, notamment par l'ancien conseiller du Sénat américain Bradford Snell, vont bien au-delà, dans la virulence et dans la durée, de celles portées contre Renault et la STCRP. Notons, enfin, que l'idée d'une diffusion de l'autobus comme mode précurseur de l'automobile individuelle, arrière-pensée prêtée à GM, ne peut être explicitement prouvée dans le cas parisien. A notre connaissance, rien ne permet d'affirmer que Renault a promu l'autobus pour d'autres raisons que de simples intérêts industriels de court terme dans un contexte de crise.

Face à Paris, Londres et New York, de nombreuses villes ont maintenu leur réseau de tramways d'origine en exploitation jusqu'à nos jours, que ce soit Bruxelles, Zürich ou

> *En octobre 1924, l'autorité organisatrice des transports de la ville affirma simplement que l'autobus était plus économique, plus sûr, plus flexible et moins susceptible d'accroître la congestion que le tramway, sans en apporter aucune preuve. Jusqu'à la fin des années 1930, ces affirmations furent répétées si souvent que l'autobus s'imposa comme le choix inévitable.*
>
> (*Ibid.*, p. 70)

Traduction personnelle de la version américaine :

> *In October 1924, the city board of transportation simply stated that the bus was cheaper, safer, more flexible, and less congestive than the streetcar, without offering any evidence. In the later 1920s and 1930s, these assertions would be repeated so often that the motor bus would seem the inevitable choice.*

[87] Parallèlement, l'industrie américaine développe une nouvelle motrice, la PCC, révolutionnaire, plus légère et plus économique, puisqu'offrant la possibilité d'être exploitée par un agent seul (Cudahy (B. J.), *Cash, Tokens and Transfers. A History of Urban Mass Transit in North America*, New York, Fordham University Press, 1990, pp. 164-179). Ainsi, si *Manhattan* voit ses tramways disparaître, les autres agglomérations américaines vivent au contraire une modernisation de leur réseau ferré de surface au cours de l'entre-deux-guerres.

[88] C'est notamment la thèse que Bradford Snell a avancée en 1974, moment de tension énergétique et de réflexion sur la mobilité automobile, en accusant GM d'avoir démantelé les réseaux ferrés urbains américains.

[89] Voir Slater (C.), « General Motors and the Demise of Streetcars », *Transportation Quarterly*, vol. 51, n° 3, été 1997, pp. 45-66 et Cudahy (B. J.), *Cash, Tokens and Transfers*, *op. cit.*, *passim*.

Lisbonne, par exemple. Nous ne pouvons analyser ici le cas particulier de chacune de ces villes, mais proposons quelques hypothèses permettant d'expliquer ces différences avec les cas parisien, londonien et new yorkais. Il semble que la taille de la ville entre en jeu, Paris et Londres étant les plus grandes agglomérations européennes, New York la métropole américaine. Cette taille a probablement exacerbé les questions de congestion automobile, dès avant la Deuxième Guerre mondiale. L'existence d'un réseau de métro, dans une dizaine de villes européennes seulement des années 1930 aux années 1970, peut également expliquer que les villes qui n'en étaient pas dotées aient été incitées à conserver un réseau ferré de surface, quitte à le remanier en raison des conditions nouvelles du trafic, comme le fit la Rome fasciste[90]. Paris, Londres et New York possédaient d'ailleurs les principaux réseaux de métro de l'entre-deux-guerres. Le contexte national du marché du tramway, dépendant de la structure urbaine du pays concerné, a dû également intervenir dans le choix de la substitution ou du maintien, comme dans le cas allemand. Par ailleurs, le choix du tramway peut également s'expliquer par des arguments énergétiques, un pays disposant d'une énergie hydroélectrique, comme la Suisse, pouvant estimer cette motorisation plus pertinente. Soulignons enfin que l'hypothèse peut-être la plus originale serait de considérer la substitution non comme la règle mais comme l'exception, dans un contexte européen bien différent du cadre français qui a peut-être trop orienté jusqu'à présent le regard historiographique national.

Pour parachever de situer le cas parisien dans le contexte international, citons ce tableau établi par un expert autrichien en 1943 et caractérisant les systèmes de mobilité de Berlin, Londres, New York et Paris au milieu des années 1930 (voir tab. 13, p. 289)[91].

Mode / Ville	Tramway	Autobus	Métro	Train de banlieue
Berlin	41 %	11 %	16 %	32 %
Paris	8 %	37 %	39 %	16 %
Londres	23 %	52 %	11 %	13 %
New York	17 %	15 %	56 %	12 %

Tab. 13 – *Part modale de chaque mode dans différentes villes (1935-1936)*[92]

Cette comparaison fait ressortir quatre systèmes de mobilité, visibles dans ces quatre villes. Berlin fonde ses transports sur le rail, tramway et train de banlieue, puis métro, l'autobus n'y jouant qu'un rôle marginal. Au contraire, Paris est une ville où l'autobus

[90] Sur Rome, voir Pagnotta (G.), *Roma in movimento nelle fotografie dell'archivio Atac*, Rome, Editori riuniti, 2004, pp. 21-28.

[91] Pour une analyse allemande contemporaine des faits sur la substitution parisienne, avançant notamment la question de l'esthétique comme principale raison de la disparition des tramways, voir Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, pp. 115-116. Le cas espagnol, bien plus tardif, mériterait également un travail précis (voir Hernández Marco (J. L.), « La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil : la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX », 4e congrès *Historia Ferroviaria*, 20-22 septembre 2006, 19 p.).

[92] Madlé (A.), « Das Verkehrsproblem in den Großstädten », *art. cit.*, p. 494.

et le métro font jeu égal et dominent le champ de la mobilité collective. A Londres, les modes de surface l'emportent largement, notamment l'autobus qui assure plus de la moitié des voyages, le métro ayant une faible utilisation. Enfin, à New York, c'est bien le métro qui l'emporte très massivement. Ainsi, ces quatre villes, aux formes urbaines variées, sont également des villes aux systèmes de mobilité très contrastés. Paris est la seule où un mode ne l'emporte pas nettement sur les autres, ce qui reflète la rivalité tangible entre autobus et métro au cours de l'entre-deux-guerres. Une rivalité que le cas de la Petite Ceinture incite à élargir à une tension entre rail et route.

Une autre substitution, la naissance du PC

A Paris, simultanément à celle du tramway, une autre substitution a lieu sur la Petite Ceinture, où là aussi l'autobus remplace un mode ferré[93]. Ce remplacement, intervenu à l'été 1934, est particulièrement intéressant, puisqu'il incite à relativiser l'argument selon lequel les tramways étaient avant tout gênants pour la circulation automobile. En effet, la Petite Ceinture, chemin de fer entièrement en site propre et donc aucunement lié aux questions de congestion, desservant les portes de Paris, dont certaines sont déjà des points de très fort trafic automobile, connaît le même destin que le réseau de tramways. Si des intérêts financiers et industriels sont également en jeu dans cette opération, nous insistons surtout sur l'image de modernité que porte alors l'autobus et également sur la transformation du service qui a lieu lors du passage du rail à la route. C'est bien la définition de ce qu'est l'autobus qui est ici en question.

La Petite Ceinture a été conçue pour le transbordement des marchandises entre gares et ne s'est ouverte que progressivement aux voyageurs désireux de profiter de son tracé circulaire à partir de 1854[94]. Sa forte fréquentation l'inscrit dans les pratiques parisiennes courantes. Toutefois, après la Grande Guerre, face à la baisse de trafic enregistrée depuis l'ouverture du métro, notamment des lignes circulaires n° 2 et 6, il semble de plus en plus indispensable de redynamiser une ligne vieillissante[95]. Le train à vapeur paraît incongru à de nombreux contemporains, qui jugent ses fumées archaïques en milieu urbain, son coût trop élevé et son manque de souplesse peu adapté à une exploitation de proximité. Le rattachement au métro, étudié dès les années 1920, peut paraître réaliste, du fait de

[93] Sur la Petite Ceinture, voir Carrière (B.), *La saga de la Petite Ceinture*, Paris, Éditions de la vie du rail, 1991, 287 p. Sur sa disparition, plus spécifiquement, voir Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain : le rôle des transports en commun dans la région parisienne 1855-1939*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, vol. 1, pp. 269-270.

Autre exemple de substitution, le funiculaire de Belleville, exploité jusque-là en régie directe par la Ville, avait été remplacé, à titre d'essai, le 18 juillet 1924, par huit autobus du dépôt de Michelet. La ligne FB – pour rappeler les termes *funiculaire de Belleville* – est définitivement exploitée le 2 août 1926 (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 17).

[94] La ligne d'Auteuil fut ouverte dès 1854 aux habitants des alentours qui travaillaient souvent dans les quartiers d'affaires de l'Ouest parisien, desservis par la gare Saint-Lazare. Le reste de la ligne fut ouvert au trafic des passagers à partir de 1862 et s'adapta peu à peu à la demande, en offrant notamment des services ouvriers.

[95] Le trafic est passé de 30 millions de voyageurs en 1899 à 15 millions en 1913 et six millions en 1927. Seule une remontée temporaire à 10 millions de voyageurs est due à l'Exposition coloniale en 1931 (Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 269-270).

l'urbanisation qui s'est densifiée en périphérie, mais se heurte aux questions de gabarit, de liaison jugée indispensable entre les gares et de superposition de trafic voyageurs et marchandises. Il fait surtout ressortir le vieux conflit entre la Ville de Paris et les compagnies de chemin de fer qu'avaient fait naître les projets successifs de métro[96].

Le conseiller nationaliste Noël Pinelli propose alors la simple électrification du tracé, qui est rejetée en raison des trop nombreux trains de marchandises à vapeur qui continueraient d'y circuler. L'autorail, dernière innovation du monde ferroviaire, semblerait constituer une solution relativement bien adaptée au contexte. Elle est pourtant négligée par le Syndicat du chemin de fer de ceinture de Paris, soucieux de se débarrasser de cette exploitation coûteuse et peu désireux de procéder à de nouveaux investissements[97]. Le 12 juillet 1933, le Conseil général de la Seine opte donc pour la solution routière, en imposant à la STCRP de substituer au chemin de fer un service d'autobus.

Cette substitution est très révélatrice des liens existants entre les modes et des attentes du public envers chacun. Peu désireuse d'accroître le déficit des transports de surface par l'exploitation de cette ligne supplémentaire, le calcul de sa rémunération ayant été revu dans ce sens en 1932, la STCRP prévoit, dans un premier temps, de reprendre les fréquences ferroviaires (voir p. 301)[98]. La ligne suivait l'itinéraire de la Petite Ceinture, y compris quand celle-ci s'éloignait des boulevards extérieurs, pénétrant dans Paris entre la porte d'Aubervilliers et la porte de Vincennes. L'autobus n'avait pourtant aucune raison de ne pas suivre les boulevards des Maréchaux sur leur itinéraire entier. La ligne PC, dont l'indice reprend l'appellation *Petite Ceinture*, ouvre donc le 23 juillet 1934 entre la porte de Champerret et la gare d'Auteuil, par l'Est, l'autobus desservant ainsi des lieux où aucune ligne ne passait jusqu'alors (voir fig. 66, p. 292). Mais la capacité d'un autobus TN 6 A étant nettement moindre que celle d'un train, la situation s'avère rapidement intenable, les durées de trajet s'allongeant[99]. Un tableau de marche plus généreux est donc mis en

[96] Il est notamment défendu à droite par le conseiller du XVI^{e} arrondissement Camille Fernand-Laurent et à gauche par Alexandre Luquet, élu du XX^{e} arrondissement. Ce sont d'ailleurs les hommes du métro qui rédigent des rapports hostiles au rattachement, notamment les ingénieurs Fulgence Bienvenüe et Louis Suquet.

[97] Il fut à l'origine de la suppression des services de train de voyageurs dès le 5 mai 1931 (lettre du Syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris au ministre des travaux publics du 23 novembre 1931 (AP, Pérotin/10 331/56/1/219)). Il s'engagea à payer durant six ans une subvention forfaitaire à un service de remplacement routier, puis la moitié du déficit au cours des six années suivantes.

[98] Prise dans la spirale de la baisse de l'offre et de la demande, la Petite Ceinture avait déjà vu ses trains se raréfier. En heure de pointe, l'intervalle était de 20 minutes; en heure creuse, d'une heure.

[99] Voici un extrait d'une plainte parmi d'autres lors de la substitution :

> *Depuis ce matin un service d'autobus [a remplacé le service ferré] au grand détriment des usagers*
> *A vrai dire c'était à prévoir et je me permets de vous écrire pour manifester mon mécontentement et celui de nombreuses personnes qui comme moi en font les frais*
> *1° Tarifs très fortement majorés mais ça n'est pas une surprise car toutes ces mesures ont generalement ce resultat pour but quoi qu'on dise (voir CR supprimé remplacé par AN)*
> *2° Augmentation de la durée du parcours*
> *3° Incertitude quand aux heures de passage*
> *4° Attentes en pleine rue exposé à toutes les intempéries*
> *5° Les inconvenients du chemin de fer ont par contre rigoureusement ete conservés en ce sens par exemple que les autobus s'arrêtent de part et d'autre – à 300 ou 400^{m} environ de la station de Sceaux-Ceinture Cite universitaire, passant devant cette station sans s'arreter. C'est une stupidité.*
> *En certains endroits par contre il y a un arrêt tous les 100 mètres !*
> *J'utilisais la Ceinture assez régulièrement en eté pour me rendre dans la propriété que je possède a Orsay et venir chaque matin a mon bureau le train coutait 1^{f},25 par jour aller et retour L'autobus coute maintenant 1,20 aller et autant pour le retour ; je depense 2 fois plus*

service dès le 30 septembre 1934. Le succès est au rendez-vous, puisqu'en un an, le trafic croît de 16 %[100].

Fig. 66 – *Essai de signalisation du point d'arrêt du PC à la porte d'Auteuil (*ca. *1937)*[101]

La clientèle qui fréquente cette ligne évolue avec ce remplacement. Alors que la STCRP avait montré que 72 % des voyageurs du chemin de fer étaient ouvriers et employés, ce qui posait des problèmes de pointe, il s'avère que la fréquentation réelle des autobus est aussi le fait d'une population locale, faisant des petits parcours tout au long de la journée, sans véritable caractère de pointe[102]. Le passage du chemin de fer à l'autobus a ainsi suscité une demande d'arrêts nouveaux, incitant à profiter de la plus forte adhérence de ce mode. Des voyageurs, qui auparavant se rendaient à pied jusqu'à une station de la Petite Ceinture, réclament et obtiennent divers arrêts intermédiaires, plus proches[103].

Cet épisode des transports parisiens est l'un des rares à voir les plaintes obtenir une réponse positive et concrète, ce qui témoigne de l'erreur d'appréciation initiale qui avait consisté à croire qu'un service d'autobus pouvait être calqué sur un service ferroviaire

(plainte adressée à Adolphe Chérioux, conseiller radical socialiste du XV^{e} arrondissement, le 23 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/23))

[100] Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 269-270.

[101] ARATP, 1R 48.

[102] *Idem.* Cette évolution est liée aux véhicules eux-mêmes. Le train comportait des filets et surtout un fourgon à bagages, pour permettre aux différents voyageurs de faire des déplacements professionnels ou aux parents de prendre les voitures d'enfants. Le passage à l'autobus, dépourvu de ces facilités, s'inscrit donc dans le mouvement global qui reporte sur des véhicules individuels les déplacements professionnels avec de la marchandise ou du matériel. La Petite Ceinture ferroviaire, qui superposait initialement trafics de voyageurs et de marchandises était prise dans ce mouvement de séparation des flux, puisqu'elle fut progressivement excluvisement consacrée aux marchandises.

[103] Ainsi, il n'y avait initialement pas d'arrêt à la Cité universitaire, alors que c'était un point de transfert important. Il est ajouté en 1934 (voir les échanges à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/22). Autre exemple, l'ouverture d'un arrêt porte de Plaisance sur le PC, en un lieu déjà desservi par d'autres lignes, entre deux arrêts distants de 600 m, à la suite d'une pétition des employés des abattoirs de Vaugirard (AP, Pérotin/10 331/56/1/22).

lourd[104]. La mobilisation des voyageurs, des défenseurs du chemin de fer et des employeurs a incité l'administration et la STCRP à une ouverture vers le public afin d'abaisser la tension perceptible autour de cette substitution[105]. Néanmoins, élus et techniciens défendent sans faillir leur choix en faveur de ce mode moderne qu'est l'autobus, alors que la Ligue des voyageurs qualifiait l'opération de « *défi au bon sens* » et rappelait l'existence, à Londres, d'une ligne circulaire ferrée, inscrite dans le réseau de métro[106]. Ainsi, à défaut d'avoir obtenu le retour du chemin de fer, c'est par la pratique que les voyageurs ont fait prendre conscience aux décideurs des qualités d'un service d'autobus en rocade.

L'offre demeure toutefois inférieure à la demande, les plaintes dénonçant de trop faibles fréquences, notamment aux heures de pointe du midi et du soir, les autobus complets ou le manque de numéros d'ordre, des tensions entre voyageurs et agents étant perceptibles et des services partiels inévitables[107]. La foule qui montait à bord des trains de la Petite Ceinture rencontre ainsi de lourdes difficultés pour prendre le nouveau PC. Cette ligne est fortement chargée la semaine, plusieurs usines et grandes entreprises étant situées le long de l'itinéraire, et dessert en outre des zones de loisirs, comme les bois de Vincennes et de Boulogne, ou accueillant des événements à succès à la Porte de Versailles[108]. Alors que la Petite Ceinture ferroviaire superposait un trafic national et un trafic domicile-travail, le PC superpose un trafic domicile-travail et un trafic de cabotage.

Enfin, le PC fait naître l'idée de ceinture automobile autour de Paris, et ce, avant le lancement du projet de boulevard périphérique, en 1953[109]. Objet hybride, entre Paris et sa banlieue, et exceptionnel, par son itinéraire circulaire et son indice, le PC est une ligne extrêmement singulière et constitue également la ligne la plus problématique du réseau : ligne la plus chargée tout au long de l'après-guerre, elle supporte un trafic élevé, faisant cruellement sentir l'absence de ligne circulaire en métro le long des boulevards extérieurs[110]. Le PC est ainsi une ligne prestigieuse tout en étant la moins intéressante en termes de conduite, avec son itinéraire qui semble toujours droit et ses difficultés de

[104] Les plaintes ont été très nombreuses, sur les registres des bureaux ou envoyées à la STCRP, à l'administration ou aux élus (voir notamment les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/22, AP, Pérotin/10 331/56/1/23 et AP, Pérotin/10 331/56/1/219).

[105] Parmi les défenseurs du chemin de fer, citons Pierre Sémard, qui demande la réouverture de la Petite Ceinture ferrée en 1935 (Sémard (P.), *Proposition relative à la réorganisation des transports dans la région parisienne et à son incidence sur le budget*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 46, 1935, *passim*).

[106] Rapport présenté le 27 octobre 1934 au congrès de la Ligue des voyageurs (AP, Pérotin, 10 331/56/1/219). Voir également les revendications de son président, Léon Maria (Maria (L.), « La ligne P.C., une Ceinture doit être Bouclée », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 35, décembre 1935, p. 4).

[107] Des « *couloirs réels* » aux principales stations et des « *couloirs fictifs* » à celles moins chargées sont installés pour canaliser la foule à l'attente du PC (note STCRP/DEC n° 946 du 14 janvier 1937 (ARATP, 1R 40)). Mais aux portes les plus chargées, comme porte d'Orléans et porte Dorée, ils s'avèrent vite insuffisants et doivent être allongés de 2,20 à 6,20 m et de 5 à 10 m (note STCRP/DEC n° 7 282 de septembre 1937 (ARATP, 1R 40)).

[108] Une plainte traite même de « *lutte stérile entre l'ouvrier et le fonctionnaire* » pour décrire l'ambiance autour de la ligne (plainte de Gaston Lespes du 24 mars 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/23)).

[109] Sur le boulevard périphérique, voir Flonneau (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, 13 p.

[110] Parmi les caractères exceptionnels de la ligne, la tarification est l'un des plus litigieux. Elle a été plafonnée à cinq sections par le CCTCRP (séance du 20 juillet 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224)).

circulation légendaires. Avançons l'hypothèse qu'elle pourrait être l'héritière du Madeleine – Bastille dans la mystique des lignes parisiennes, suivant l'expansion de la capitale et de son agglomération[111].

Il existe donc bien un mouvement de fond poussant à la substitution de modes ferrés, tramway et Petite Ceinture, par l'autobus au cours des années 1930. Que ce mode soit capable d'assumer ces remplacements, le devienne du fait de ce choix ou suscite une évolution du service du fait de ses différences ou faiblesses, ne doit pas cacher que l'entre-deux-guerres voit le métro s'arroger le monopole du rail *intra muros*, tandis que les chaussées sont sillonnées de nouveaux véhicules routiers de tous ordres. L'autobus, triomphateur en surface, doit donc simultanément se confronter à de nouvelles difficultés.

II. Les premières contestations de l'autobus

Alors qu'il remplace tramway et Petite Ceinture ferroviaire, l'autobus doit effectivement faire face à une vague de contestations nouvelles. Nous distinguons ici celles liées à ses propres difficultés internes, fondamentalement dues à son caractère artisanal encore marqué et à la sédimentation d'un réseau peu remanié depuis 1855, de celles suscitées par la dynamique nouvelle que connaissent ses concurrents, le métro reprenant son extension et les taxis, individuels ou collectifs, incarnant une rivalité sérieuse. Plus généralement, c'est donc à la délicate question de la coordination des transports que s'attellent les pouvoirs publics, avec un réel manque d'efficacité, à l'heure où la crise économique fait chuter la fréquentation des réseaux.

A. Les faiblesses intrinsèques du réseau d'autobus, entre artisanat et sédimentation

Au cours des années 1930, l'autobus parisien navigue en pleine ambiguïté, entre stagnation puis déclin de la fréquentation et surcharge du réseau en de nombreux points. La crise économique, qui concerne pleinement la France à partir de 1931, se traduit par une réduction de l'activité et donc de la mobilité. Voitures et autobus sont moins utilisés, de même que le métro, qui pourtant ouvre des prolongements[112]. La dynamique de développement qu'avait connue le réseau au cours des années 1920 est brisée. Toutefois, les utilisateurs sont encore nettement plus nombreux qu'à la Belle Époque et il reste acquis

[111] Elle suscite notamment une certaine littérature. Voir, par exemple, Holtz (M.), « La longue boucle de la petite ceinture », *Libération*, 20 juillet 1998.

[112] Les pics de fréquentation sont liés aux expositions internationales de 1931 et 1937. Le maximum de fréquentation du réseau de métro est atteint en 1931 avec 929 millions de voyageurs. Celui du réseau d'autobus est atteint en 1937, avec 1 004 589 724 voyageurs, mais ce chiffre est biaisé par la substitution qui cache un accroissement du réseau d'autobus aux dépens du réseau de tramways qui avait atteint sa fréquentation maximale en 1929 avec 734 390 332 voyageurs. Pour l'ensemble du réseau de surface, la fréquentation maximale est également enregistrée en 1929 avec 1 081 138 316 voyageurs. Elle dépasse le milliard de voyageurs de 1923 à 1931, puis en 1937, mais s'effrite au cours des années 1930. Pour plus de détails, voir tab. 39, p. 993.

que la société parisienne est une société de la mobilité motorisée collective[113]. Les difficultés rencontrées par l'autobus sont donc liées à son manque d'innovation au cours des années 1930, que ce soit du fait de l'héritage des tramways ou de son incapacité à sortir d'un carcan artisanal, inadapté à la mobilité de l'agglomération parisienne.

Le lourd héritage du tramway

Une des faiblesses de l'autobus vient d'abord du remplacement des tramways lui-même. Le réseau qui se constitue au fur et à mesure de la substitution est la superposition de deux réseaux dont la cohérence n'a jamais été pensée[114]. Il est donc victime d'une crise de croissance due à plusieurs phénomènes. Premièrement, les lignes sur lesquelles l'autobus a remplacé le tramway n'étaient pas toutes en bonne santé et, si la substitution a probablement permis d'abaisser les coûts d'exploitation, elle n'a pas accru significativement la fréquentation, en raison de la crise économique[115]. Deuxièmement, le réseau final est devenu particulièrement difficile à connaître, du fait de la multiplication des lignes et des terminus, malgré quelques rabattements, engagés depuis la Belle Époque (voir fig. 67, p. 296). Sa configuration est extrêmement redondante dans une large zone centrale *intra muros*, tandis que les nouveaux indices des anciennes lignes de tramways déroutent les voyageurs. Troisièmement, cette surabondance de lignes provoqua en plusieurs lieux une surabondance d'autobus, pris dans des embouteillages qu'ils causaient en partie, ce qui a pu alimenter la contestation de la place de ces véhicules sur la chaussée parisienne[116].

Ce réseau issu de la substitution, qui n'a pas décanté, illustre parfaitement l'idée d'une victoire en trompe l'œil de l'autobus, héritier d'une situation inextricable. Ainsi, si sur le plan du véhicule et de ses performances, le remplacement du tramway a stimulé l'autobus, pour ce qui est de la configuration du réseau et de la lisibilité du mode, elle a eu un effet négatif. L'autobus n'hérite-t-il pas du statut de parent pauvre des transports parisiens que tenait le tramway et ce, dès avant la Deuxième Guerre mondiale ? Mais le remplacement du tramway n'est pas la seule cause des difficultés de l'autobus, qui connaît également des limites intrinsèques à sa propre logique.

[113] A la fin de la décennie, la transformation d'arrêts obligatoires en arrêts facultatifs est, par exemple, contestée par le conseiller socialiste Maurice Hirschowitz qui estime que « *tout au long de la journée, les voyageurs sont en si grand nombre que les autobus s'arrêtent partout, soit pour la descente, soit pour la montée des voyageurs* » (*BMO*, 26 mai 1939).

[114] A son apogée, en 1937, le réseau d'autobus de la STCRP compte 215 lignes pour 1 889 km, contre 45 lignes pour 261 km en 1921.

[115] La hausse de fréquentation suite à la substitution est estimée à 13 % par la note STCRP/DEC/6 062 du 25 mai 1936 (ARATP, 1R 232).

[116] Les techniciens de la STCRP, pour éviter de trop fortes fréquences sur les tronçons centraux, communs à de nombreuses lignes, et pour réduire les coûts des transports de surface dans le contexte politique de la fin des années 1930, réduisirent les passages sur plusieurs lignes, ce qui eut pour conséquence d'abaisser la qualité du service sur les tronçons en dehors de la zone centrale, où les lignes n'étaient pas redondantes. Ce phénomène existait avec le tramway, mais la cohabitation de deux systèmes distincts freinait les velléités de réduction, qui s'imposèrent plus aisément à un système unique.

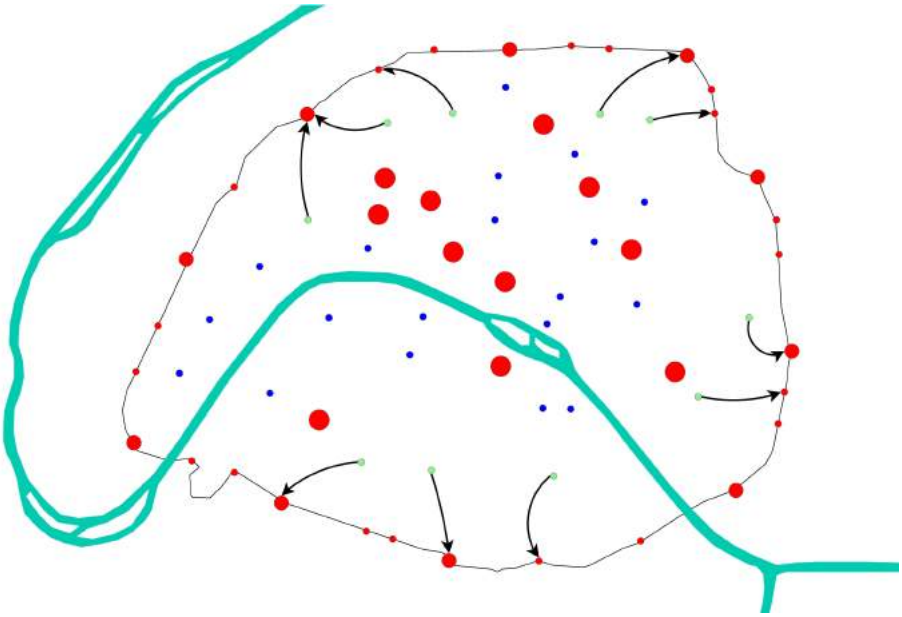


Fig. 67 – *Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'omnibus entre 1902 et 1938 (● Pôles en croissance ; ● Pôles stables ; ● Pôles en décroissance)*

L'autobus victime de son succès ou les limites du système artisanal

Ces faiblesses internes au système de l'autobus se manifestent du point de vue des voyageurs sur trois plans essentiels : les irrégularités d'exploitation, l'attente et les heures de pointe, qui peuvent se combiner et atteignent leur paroxysme aux pôles les plus importants[117]. La régulation de la montée et donc de l'attente y est un point-clé à la croisée des chemins entre souplesse et rigidité, règlements et pratiques.

Si elles ne sont pas neuves, les plaintes déposées par les voyageurs ou envoyées aux conseillers généraux pour signaler des attentes sans fin, qui incitent à se reporter sur le métro, semblent s'accroître (voir p. 1085). Contrairement à celles manifestées au tout début des années 1920, à une époque de reconstruction pendant laquelle la STCRP pouvait accroître le matériel en exploitation, elles ne reçoivent généralement pas satisfaction, les conditions économiques s'étant aggravées et le réseau étant considéré par les techniciens plutôt comme pléthorique que comme insuffisant[118].

Chargés de la régulation de l'attente, les distributeurs de numéros d'ordre sont coûteux, n'empêchent pas les discussions voire la fraude, et imposent de procéder à l'appel, ce qui ralentit d'autant la vitesse commerciale[119]. Aux points de plus forte affluence du

[117] Un observateur éloigné mais contemporain comme Albert Guérard, intellectuel littéraire féru d'urbanisme parisien, avait bien compris l'importance des pôles d'échange, qui sont les principaux points où l'attente s'éternise (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 213).

[118] En 1920, une pétition de voyageurs de la ligne A (Gobelins – Notre-Dame de Lorette) avait, par exemple, réussi à faire augmenter le parc de véhicules de cette ligne (ARATP, 2R 336).

[119] Une note de 1939 estime à 600 F (252 € de 2006) le coût annuel d'un distributeur de numéros d'ordre, éventuellement

réseau, des dispositifs de canalisation de l'attente sont donc implantés afin d'opérer une matérialisation physique de l'ordre d'arrivée des voyageurs. Ce sont les couloirs fixes ou mobiles, étudiés dans les années 1920, puis installés au début des années 1930[120]. Leur caractère mobile permet de les utiliser pour séparer les voyageurs selon leur destination ou leur classe à certains moments de la journée ou de la semaine.

Reste que ces barrières « *donnent, en général, une fâcheuse impression de désordre* » et requièrent de la place sur le trottoir[121]. Elles s'avèrent très difficilement praticables aux arrêts desservis par plusieurs lignes chargées[122]. Un agent est donc souvent nécessaire pour réguler la montée ou l'entrée dans les couloirs ce qui ne fait que déplacer le problème[123]. La STCRP expérimente donc des *couloirs fictifs*, simple matérialisation au sol de la file d'attente. Les cadres de la compagnie espèrent que « *le Public parisien [qui] a l'habitude de se ranger en file dans beaucoup de circonstances, par exemple à l'entrée des théâtres, ou devant les guichets des gares aux jours de fêtes* », les respecte. Leur espoir demeure toutefois vain[124].

Ces dispositifs, numéros d'ordre et couloirs, sont une spécificité parisienne, que nulle autre capitale n'utilise en dehors des terminus. A Londres, un arrêté a imposé de former une queue dès que plus de cinq personnes attendent l'autobus, des amendes étant prévues pour les contrevenants. Les circulaires réglementant l'exploitation expliquent régulièrement le rôle de chacun, machiniste, receveur ou inspecteur, sur ce point[125]. Il est ainsi possible de distinguer aisément un point d'arrêt parisien, où les voyageurs attendent dispersés sur le trottoir, puis massés derrière la plate-forme arrière à l'arrivée de l'autobus, d'un point d'arrêt londonien, où les voyageurs attendent en ligne. Mais les cadres de la STCRP en appellent à la culture parisienne pour juger « *difficile d'envisager à Pa-*

réduit grâce à des recettes publicitaires. Elle explique que des garçons de café distribuent à leurs clients des numéros d'ordre qu'ils ont préalablement récupérés au point d'arrêt, ce qui leur permet de monter immédiatement à bord. Les tickets utilisés étaient souvent jetés au sol, ce qui présentait aussi un inconvénient (note STCRP/DEC/588 du 4 février 1939 (ARATP, 1R 42)).

[120] L'idée est née des priorités à accorder aux mutilés et de la possibilité de favoriser les voyageurs à long parcours. Ces derniers, qui n'ont pas le choix de la ligne ou du mode de transport, peuvent ainsi être assurés de monter à bord, ce qui peut se concevoir dans la limite où ils sont suffisamment peu nombreux pour ne pas totalement remplacer la clientèle à petit parcours, dont certains cadres de la STCRP sont bien conscients qu'elle assure des recettes essentielles. Comme le souligne le chef du mouvement du groupe sud, A. Belet : « *il n'est pas douteux que les usagers à petits parcours sont encore fort intéressants pour la Société et qu'ils sont très faciles à perdre puisqu'ils peuvent aller la plupart du temps à pied à la destination qu'ils s'étaient fixée* » (note STCRP/Groupe Sud du 30 mai 1932 (ARATP, 1R 43)).

[121] *Idem.* En certains points, comme sur la ligne n° 8 (Montrouge – Gare de l'Est) au Châtelet, ce ne sont pas moins de trois couloirs qui sont nécessaires : un couloir pour mutilés, un couloir de grande capacité pour les heures de pointe et un couloir de faible longueur pour les heures creuses (note STCRP/DEC/12 584 du 17 décembre 1936 (ARATP, 1R 40)).

[122] Des cas de fraude ou d'erreurs sont signalés (voir le carton ARATP, 1R 40).

[123] Un voyageur accuse même ceux de l'Opéra d'être « *sources de rhumes, bronchites, et autres maux* » en raison d'un courant d'air à l'endroit où ils sont installés (lettre de Pitois à la STCRP du 2 septembre 1938 (ARATP, 1R 40)).

[124] L'efficacité de ces dispositifs est initialement très faible et les essais doivent être abandonnés (question au Conseil général du conseiller communiste André Marty, *BMO*, 31 décembre 1936). Ils sont repris peu après, des agents de la STCRP étant alors « *chargés de faire l'éducation du Public* », mais les cas de fraude et de contestation sont nombreux (note STCRP/DEC/588 du 4 février 1939 (ARATP, 1R 42)).

[125] Voir *Traffic circular*, circulaire n° 398 du 14 novembre 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5) et *Traffic circular*, circulaires n° 613 du 2 octobre 1935 et n° 625 du 30 octobre 1935 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/6). Une politique d'affichage explique d'ailleurs les comportements à suivre (voir fig. 161, p. 793).

ris l'adoption d'une réglementation semblable[126]. » Le véritable blocage de cette situation vient de la limite de surcharge, héritage d'une époque où la puissance des véhicules était faible, voire de l'époque hippomobile, mais aussi d'un souci de sécurité et de confort qui interdisait de se tenir debout à l'intérieur du véhicule. Ce point souligne également la distance existant entre la réglementation théorique, le développement des pratiques et leur éventuelle régulation[127].

Pour sa part, la STCRP a tenté d'améliorer la régularité, en fournissant notamment à chaque machiniste un indicateur de parcours avec des horaires de passage[128]. Elle travaille également à l'amélioration de la disponibilité de son matériel, par la rationalisation de la maintenance notamment en introduisant le travail à la chaîne et en revoyant le rythme des révisions[129]. Le taux d'utilisation des autobus passe ainsi de 84 % à 91 % de 1921 à 1937[130]. Les 26 dépôts, dont 11 à Paris, ont d'ailleurs tous été réaménagés sur un même modèle lors de la substitution des tramways[131]. Parmi les améliorations encore envisageables figurait la chasse aux temps morts, notamment par l'accélération des échanges aux points d'arrêt[132].

Le phénomène des heures de pointe s'accentue nettement au cours de l'entre-deux-guerres, notamment en raison de l'instauration de la journée de huit heures, qui a homogénéisé les horaires de travail[133]. Du fait de l'habitude de rentrer manger chez soi le midi, les pointes se situent donc à 12 h, 14 h et 18 h[134]. Dans une ville où la densité d'activité dans la zone centrale est encore très élevée et où les déplacements pendulaires depuis et vers la banlieue augmentent massivement, le réseau de transport se trouve confronté à de

[126] Note STCRP/DEC/588 du 4 février 1939 (ARATP, 1R 42).

[127] Ce problème de la matérialisation des flux, par un simple dessin au sol ou par de véritables barrières est une question récurrente des transports de surface : le cas du couloir d'autobus, dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, n'en est pas éloigné, dans la mesure où il s'agit également d'un objet destiné à régler des problèmes liés à l'attitude de chacun (voir p. 556).

[128] L'emploi des indicateurs Delorme est généralisé en 1932. Il s'agit d'un disque mu par un système d'horlogerie, déclenché au départ par le machiniste et qui indique, en fonction de la période de la journée, les horaires que doit respecter le véhicule.

[129] Rapport de la STCRP à la demande du Conseil général (1935) (AP, Pérotin/10 331/56/1/114). Sur les visites de maintenance, voir Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 24.

[130] *Ibid.*, p. 31.

[131] Voici l'organisation d'un dépôt, telle que la décrit dans sa maîtrise d'histoire Pascal Fitzner :

> – *Une cour pour les manœuvres à la sortie, dans laquelle sont installés les postes de distribution d'essence.*
> – *Un hall de remisage, dans lequel est adopté le remisage "en bataille", qui permet le dégagement rapide de n'importe quelle voiture. Ce hall est fermé.*
> – *Des locaux annexes aménagés sur un des côtés du hall : vestiaires, réfectoire, magasin, huilerie, local des laveurs, atelier des charrons, petit atelier de mécanique (un tour, deux perceuses, meules) et d'outillage (une forge, un local pour le potassage, un local pour les peintres).*
> – *Dans le hall, et à proximité immédiate de ces annexes, le dépôt dispose de fosses de visite (10 % environ de la capacité du dépôt).*
> – *Et enfin, des locaux d'administration et une maison d'habitation du personnel gradé (dans la cour). Y logent le chef de dépôt, le chef d'entretien, son adjoint, l'inspecteur de dépôt et le comptable en raison de la présence du coffre-fort.*
>
> (*ibid.*, p. 22).

[132] Un temps important était perdu aux arrêts du fait de l'interdiction de procéder à la descente et à la montée de deux véhicules simultanément. Des essais d'échanges simultanés furent menés avec succès aux Champs-Élysées, aux heures de pointe.

[133] Une plainte de 1921 signale ainsi l'autobus de la ligne A (Gobelins – Notre-Dame de Lorette) comme étant « *complet aux heures 8 h.1/2 - 9 h. et 13 h.1/2 - 14 h.1/2 c'est à dire à celles où les travailleurs ont à tout prix besoin de se rendre à leurs bureaux ou emplois* » au départ des Gobelins (lettre PS/OE/1 299 du 17 septembre 1921 (ARATP, 2R 336)). Par ailleurs, les véhicules à marche lente étaient déjà exclus de la circulation aux heures de pointe dès l'entre-deux-guerres (Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », *art. cit.*, p. 6).

[134] Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun*, *op. cit.*, p. 12.

lourdes difficultés. Alors que la fréquence de desserte de la CGO était quasi constante au cours de la journée, la STCRP doit dimensionner son parc et son personnel en fonction de périodes relativement courtes. Ce qui nécessite de lourds investissements et une politique optimisant la maintenance, alors que le patron de la STCRP cherche à réduire son personnel et que le Département est peu enclin à investir dans un réseau déficitaire[135].

Les heures de pointe concernent simultanément le nombre de places offertes par la STCRP et l'intensification de la circulation qui rend la régularité du service d'autant moins fiable. La congestion, limitée à certains points centraux et aux portes de Paris à la Belle Époque, se diffuse à l'ensemble de la ville au cours de l'entre-deux-guerres, au fur et à mesure que le parc de véhicules automobiles s'accroît, ce dont la presse se fait largement l'écho, se livrant par exemple à des calculs de surface occupée par chaque véhicule (voir fig. 68, p. 300)[136]. Pour faire face à ce phénomène, une doctrine internationale est établie, *via* l'AIPCR[137]. La mise en place de règles de circulation, la séparation des flux, par la relégation des piétons sur les trottoirs, et la disparition des chevaux en ville, ainsi que la sélection des conducteurs permettent d'améliorer la situation, mais le flux automobile ne cesse de s'accroître, même si la crise économique modère son rythme.

La ville ancienne ne peut pas faire face à ce déferlement sans adaptation. Elle « *devient un nouveau champ de bataille* », où les « *points de conflits* » se multiplient[139]. De ce point de vue, automobiles individuelles et autobus partagent la même ambition, celle d'aplanir les obstacles d'une forme urbaine mal adaptée. Une liste des « *carrefours présentant des difficultés au passage des omnibus automobiles* » est dressée à partir de l'expérience des machinistes et soumise par la STCRP à la Préfecture de la Seine ; des propositions d'aménagement pour les 58 carrefours furent formulées, de la simple amélioration de la signalisation à la démolition d'immeubles[140]. Ces nécessités sont également liées aux faiblesses techniques des autobus, notamment leur grand rayon de braquage, et conduisent les services de la Préfecture de la Seine à étudier les solutions de réduction de largeur

[135] Pour Pierre Sémard, les trois causes du manque d'offre aux heures de pointe, qu'il dénonce violemment, sont la lenteur de construction des nouveaux véhicules, le défaut d'entretien du matériel et le manque de personnel (Sémard (P.), *Proposition relative à la réorganisation des transports dans la région parisienne et à son incidence sur le budget*, *op. cit.*, p. 3). Une des solutions mises en place par la STCRP consiste à procéder à des retournements aux heures de pointe, mais ils ne satisfont que les voyageurs habitant assez près des lieux d'activité, compliquent la lisibilité de la ligne et posent des questions de priorité aux points de retournement.

[136] Le parc parisien connaît une augmentation de 364 % d'augmentation entre 1920 et 1932 ; en 1930, les 270 000 véhicules en circulation couvrent 400 ha soit le tiers de la surface des chaussées parisiennes (Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, p. 4).

[137] Les congrès de l'AIPCR se réunirent à Londres en 1919, Séville en 1923, Milan en 1926, Washington en 1930...

[138] *La charrette charrie*, 15 septembre 1922. Voici le texte :

« *Le vieux problème de la circulation recevra, en 1923, une solution aussi heureuse qu'inattendue.*

Grâce à l'activité fébrile déployée par les fabricants d'automobiles, la surface totale des véhicules lancés à travers Paris sera enfin devenue égale, pour ne pas dire supérieure, à la superficie des rues.

De sorte qu'il ne restera plus sur la chaussée la moindre place pour le piéton.

Et que les chauffeurs, animés du louable désir de s'entretenir à la main, devront venir cueillir leurs victimes sur le trottoir.

Ou même à l'intérieur des boutiques. »

[139] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », *art. cit.*, p. 4.

[140] Voir la carte dressée à partir de ce document par l'historien Mathieu Flonneau (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 220-221).

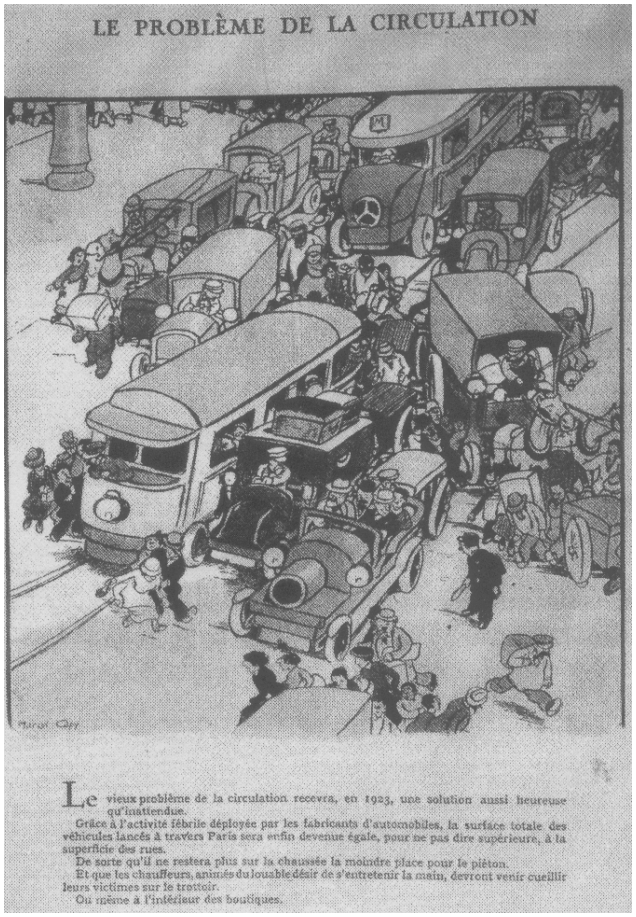


Fig. 68 – Le problème de la circulation *de Capy (1922)*[138]

de trottoir et d'expropriation avancées par l'exploitant[141]. Dans ce paysage, les autobus, ayant marqué eux aussi de grands progrès mais conservé un caractère massif, voire quelque peu brutal, se trouvent vite noyés parmi les véhicules et accusés d'être un frein au développement de *l'automobilisme*[142]. Premiers symptômes d'un divorce à venir entre automobile individuelle et transport collectif.

Ces difficultés, sur la chaussée, dans l'exploitation quotidienne ou dans la régulation des flux contribuent à grever un budget des transports en commun parisiens qui n'a jamais été excédentaire depuis la réorganisation de 1920, mais connaît une dégradation de sa situation au cours des années 1930, le déficit atteignant 50 à 100 millions de F (30 à 60 millions d'€ de 2006) selon les années, pour une recette variant de 500 à 700 millions de F (300 à 420 millions d'€ de 2006)[143]. La question des coûts d'exploitation a toujours été très importante pour les élus, l'administration et la STCRP. Dans ce domaine le travail réalisé dans les années 1920 et au début des années 1930 fut plutôt un

[141] *Ibid.*, p. 222.

[142] Très enthousiaste pour l'avenir de l'autobus, Albert Guérard dresse néanmoins le constat suivant à propos de Londres : « *à certains moments, le carrefour de la Bank n'est qu'une masse compacte d'autobus aux couleurs rutilantes. Le danger commence à poindre à Paris : voyez la place de l'Opéra à six heures du soir. Au delà d'une certaines densité, la circulation se coagule* » (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, *op. cit.*, p. 216.).

[143] Sur le déficit de la STCRP, voir Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens*, *op. cit.*, p. 100.

succès. Mais l'équilibre du budget se heurtait aux emprunts réalisés pour la modernisation des infrastructures et du matériel roulant depuis 1920, notamment l'homogénéisation du parc de tramways. Le déficit d'exploitation, beaucoup plus faible que les charges financières, pouvait s'expliquer par les tarifs sociaux appliqués pour certaines catégories de voyageurs – mutilés et ouvriers, militaires… –, mais surtout par le blocage des tarifs qui ne suivirent pas les phases d'inflation que connut la France des années 1930[144]. La création de lignes de métro sans réajustement du réseau de surface et le développement de la congestion contribuèrent également à creuser les comptes d'exploitation[145].

Financièrement responsable du déficit, le Département de la Seine dut y consacrer en moyenne environ le quart de son budget, ce qui explique l'activité des conseillers sur ce sujet[146]. Jugeant la convention d'affermage trop avantageuse pour la STCRP, le Conseil général de la Seine décida tout simplement de la résilier le 17 décembre 1930[147]. Plusieurs projets furent alors étudiés, notamment une proposition émanant de la CMP, que l'administration préfectorale, soucieuse de la coordination, appuya. Mais, le temps aidant, c'est finalement la STCRP qui fut reconduite[148]. La rétribution de la compagnie fut revue à la baisse afin d'éviter les dérives financières et de responsabiliser l'exploitant quant au déficit des transports de surface[149]. L'avenant signé le 23 août 1932 ne permit toutefois pas de sauver la situation financière des transports de surface des années 1930. Une situation d'autant plus délicate que les autres modes, notamment le métro et les taxis, faisant également face à la crise économique, se montraient inventifs et semblaient pouvoir prendre des parts de marché à un autobus affaibli.

B. Métro, autocars et taxis : l'émergence de nouvelles concurrences en région parisienne

Les difficultés intrinsèques ou liées aux évolutions des modes de vie et de la circulation de l'autobus sont effectivement renforcées par une concurrence accrue dans le domaine de la mobilité urbaine, dont certaines formes, notamment les taxis collectifs, furent éphémères mais particulièrement originales[150]. La dynamique, qu'elle soit freinée ou, souvent,

[144] Voir fig. 137, p. 685.

[145] L'analyse menée à la fin des années 1930, ligne par ligne, comptait ainsi 40 lignes déficitaires sur 50 lignes *intra muros*. La grille d'analyse employée était toutefois de juger de l'éventuel chevauchement entre une ligne de métro et une ligne de surface, l'exemple de la Belle Époque ayant pourtant montré que la notion de concurrence n'était pas aussi simple.

[146] Henri Sellier a ainsi pu expliquer que « *quand on paye 100 francs [(44,92 € de 2006)] d'impôts pour le département, on paie 27 ou 28 francs [(12,13 ou 12,58 € de 2006)] pour couvrir le déficit des autobus et tramways !* » (Caron, (S.), « Pour des transports pratiques, rapides et bon marchés », *L'Humanité*, 4 août 1938).

[147] Sur cette résiliation du contrat de la STCRP, voir les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/137 et AP, Pérotin/10 331/56/1/267.

[148] Deux ans s'étant écoulés sans choix d'un nouvel exploitant, la STCRP bénéficia, comme prévu, de la reconduction de son affermage.

[149] Une allocation de 8 000 000 F (4 667 040 € de 2006) était augmentée ou diminuée suivant les résultats du compte général de gestion. En cas d'excédent, la STCRP recevait 10 % de cet excédent, 5 % supplémentaires étant attribués à ses dirigeants. En cas de déficit, l'allocation était diminuée de 5 % de ce déficit dans la limite où elle restait supérieure à 5 000 000 F (2 916 900 € de 2006).

[150] Le nombre de plaques de bicyclettes est ainsi en hausse de 40 % de 1936 à 1939 : « *on voyage selon ses moyens, n'est-ce pas ?* » (« La grève des usagers a d'heureuses conséquences », *Le tocsin*, 7 juillet 1939).

accélérée par la crise, s'inscrit du côté du métro, des autocars et des taxis, à l'échelle de l'agglomération entière, les territoires desservis se situant toujours plus *extra muros*.

Les prolongements du métro en banlieue, une avancée symbolique ?

Alors que jusque-là les transports de surface avaient été les seuls à desservir la banlieue limitrophe, les années 1930 voient le métro s'étendre *extra muros*, ce qui n'est pas sans conséquences sur le réseau d'autobus en banlieue et à Paris[151]. C'est au moment où le réseau routier invente la distinction entre lignes *intra muros* et *extra muros*, par la coupure en deux lignes distinctes des lignes de tramways substituées, que le métro fait le chemin inverse en dépassant enfin l'octroi. Longtemps inenvisageable du fait de l'identification juridique et symbolique entre Paris et son métro, son prolongement en banlieue s'impose au sortir de la Grande Guerre comme un projet permettant de canaliser l'urbanisation croissante de la périphérie, déjà largement engagée de façon anarchique. Le pouvoir structurant des transports est d'ailleurs perçu comme très puissant par les élus locaux, techniciens et experts de l'entre-deux-guerres. Mais face à la densité toujours plus forte des communes de banlieue, les transports légers, autobus et tramways, semblent trop faibles. Les chemins de fer de banlieue étant souvent trop onéreux pour les banlieusards, les autobus étant chers dès qu'il s'agissait de parcourir plusieurs sections et le métro offrant la possibilité d'abonnements hebdomadaires, la solution du métro semble pertinente et, pour suivre Camille Fernand-Laurent, « *la plus élégante*[152]. »

Il est perçu comme nettement mieux adapté aux flux pendulaires d'une population banlieusarde ouvrière[153]. Il symbolise aussi la fierté de certains élus parisiens d'apporter à la banlieue les aménités dont Paris bénéficie. Une banlieue qui n'est plus crainte et dénigrée mais incarne l'air sain, la verdure et l'espace libre, pour une époque empreinte d'hygiénisme. Les craintes, avancées auparavant par des élus comme le conseiller inclassable du XIX^{e} arrondissement Armand Grébauval, de voir Paris se vider de ses habitants et de sa richesse au profit de sa périphérie, sont désormais révolues. Le modèle de Londres a ici joué un rôle de repoussoir, l'image d'une *City* ultra-spécialisée s'opposant à celle des Grands Boulevards à l'activité diversifiée et continuelle[154].

Le projet est mis en œuvre par le plan Jayot qui prévoyait 15 prolongements du métro en proche banlieue (voir p. 274). Il s'agissait de canaliser l'intensification de l'urbanisation en permettant aux banlieusards de réaliser des déplacements pendulaires quotidiens, voire

[151] Sur ce point, nous nous appuyons essentiellement sur Didon (N.), *Les premiers prolongements du métro en banlieue durant l'entre-deux-guerres*, DEA d'histoire, sous la direction d'Alain Plessis et Jacques Marseille, Université Paris X Nanterre, 2002, *passim*.

[152] *Ibid.*, p. 34.

[153] Après un débat fourni, le tarif unique fut finalement adopté sur le métro, y compris sur les prolongements, ce qui renforça nettement leur efficacité.

[154] Cependant la différence entre la banlieue londonienne, que ses habitants, bourgeois, ont le plus souvent choisi d'habiter, et la banlieue parisienne, où les populations populaires ont été repoussées par la pression foncière, suffisait à garantir que Paris ne se viderait pas totalement dans sa banlieue (*ibid.*, pp. 16-18).

de rentrer chez eux le midi, comme cela se pratiquait couramment[155]. Les prolongements devaient permettre de resserrer des liens familiaux perçus comme se délitant.

Après de difficiles négociations, le réseau de banlieue est finalement concédé par le Département, le réseau urbain restant concédé par la Ville de Paris. Les premiers prolongements sont ouverts en 1934, mais les travaux sont longs, le contexte de la crise économique, puis de la guerre et de l'Occupation ne permettant pas d'achever ce qui était initialement prévu[156]. Ainsi, les zones desservies sont plutôt résidentielles et aisées, les villes les plus ouvrières, au Nord et à l'Est, ayant été négligées. La banlieue ouest bénéficie donc d'une superposition de réseaux : nouvelles stations de métro, réseau d'autobus et chemins de fer de banlieue électrifiés. Le partage s'opère alors entre les banlieues les plus aisées, dont les habitants se rendent quotidiennement en métro dans les quartiers tertiaires de Paris, et les banlieues les plus ouvrières, dont les habitants utilisent l'autobus pour rallier les quartiers industriels, avec ou sans changement aux portes de Paris.

Les résultats de ces prolongements sont, à court terme, mitigés. S'il y a de forts succès, comme celui de la ligne n° 1, d'autres lignes, telles les lignes n° 9 et 11, sont moins fréquentées. Il convient toutefois de souligner l'effet négatif de la crise économique. Plus précisément, la réussite semble liée à la coordination avec les transports de surface. Deux cas en illustrent le principe.

Pour la desserte des usines Renault de Billancourt, la ligne n° 9, prolongée à *Pont de Sèvres*, capte rapidement le trafic des ouvriers, au détriment des lignes de surface venues de Paris ES (Quai de Boulogne – Porte de Saint-Cloud) et 2 (Porte de Saint-Cloud – Louvre) qui doivent finalement être fermées sur leur itinéraire *intra muros* comme *extra muros*[157]. Dans ce secteur, la STCRP n'a pas déplacé le terminus de ses lignes d'autobus, ce qui lui a coûté cher, mais, surtout, il n'y a pas eu augmentation globale de la mobilité, le phénomène étant celui d'un simple transfert de l'autobus vers le métro.

Au contraire, lorsqu'il y a coordination entre CMP et STCRP, comme à *Château de Vincennes*, la fréquentation des deux réseaux en profite. Le report des terminus des lignes de surface de *Porte de Vincennes* vers ce nouveau pôle prouve que les deux compagnies ont pu trouver un terrain d'entente. Ainsi, dès 1936, après deux années d'exploitation, la station de métro *Château de Vincennes*, avec 12 890 970 billets vendus, est la deuxième station la plus importante derrière *Saint-Lazare*, deux stations qui sont des portes d'entrée sur Paris pour des milliers de banlieusards venus en train ou en autobus[158]. Ainsi, parmi

[155] C'est ce critère du retour chez soi pour le déjeuner qui a permis de dimensionner les prolongements : le trajet entre le nouveau terminus et le lieu de travail situé au centre de Paris ne devait pas dépasser 40 minutes, en incluant des temps de marche à chaque extrémité.

[156] En 1939, seuls sept prolongements sont réalisés (voir p. 1008). Le rythme est nettement moins soutenu qu'au début du siècle, quand le métro s'étendait de plus de 6 km par an.

[157] La ligne ES perd 70 % de sa fréquentation en quatre mois (*ibid.*, p. 70).

[158] *Idem.*

les conséquences du prolongement du métro *extra muros* sur le réseau d'autobus parisien, certaines lignes *intra muros* sont simplement fermées, tandis que certaines portes de Paris voient leur importance diminuer au profit de pôles de banlieue. Mais la situation se traite au cas par cas, sans plan global de cohérence, les difficultés de coordination dépassant d'ailleurs la simple question des prolongements du métro.

Enfin, notons que le projet d'un réseau régional, également inscrit au plan Jayot, ne fut pas réalisé, malgré des études menées sur des prolongements *intra muros* des lignes de Sceaux et de Saint-Germain. Le transport de surface a donc pu conserver un rôle important dans la desserte des banlieues plus lointaines. Le transport de surface, certes, mais pas uniquement l'autobus, puisque, sur le terrain routier également, de nouveaux concurrents menacent la STCRP.

Les autocars Citroën et Renault, quand les constructeurs deviennent exploitants

La crise économique suscite effectivement une nouvelle concurrence indirecte, celle d'autocars privés en grande banlieue[159]. Afin de trouver des débouchés pour une production qui a perdu ses parts de marché à l'exportation et se vend plus difficilement en France, Citroën, puis sa grande rivale Renault, se lancent en effet dans la diversification de leurs productions et services et notamment dans l'exploitation de lignes d'autocars entre le centre de grandes villes et leur périphérie[160]. A Paris, afin de respecter le monopole de la STCRP, il s'agit de lignes reliant la grande banlieue, jusqu'à environ 60 km de Notre-Dame[161].

Cet épisode méconnu de l'histoire de la mobilité en région parisienne trouve ici sa place dans la mesure où il interfère avec le réseau d'autobus de la STCRP, y compris

[159] Sur le territoire parisien, une petite concurrence d'autocars privés, tentant de se démarquer du monopole de la STCRP, vit également le jour. La compagnie avait déjà des relations tendues avec les compagnies d'autocars en raison de son activité touristique (voir p. 226). Ainsi, la Compagnie auxiliaire des voitures à Paris (CAVP) propose en 1936 une desserte du bois de Boulogne qui se veut élégante et capable d'éviter une foule trop massive et, implicitement, trop populaire, dans les allées du bois, ce que le projet de liaison en métro défendu par Henri Sellier ne garantissait pas (lettre de la CAVP au préfet de la Seine du 11 mai 1936 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)). Ces liaisons devaient permettre de traverser le bois et donc de s'y arrêter à partir des quartiers limitrophes : Auteuil, La Muette, porte Dauphine... Si la CAVP affirme ne pas vouloir concurrencer la STCRP, sans le justifier, c'est probablement par la nature même du service qu'elle propose. Il s'agissait de véhicules « *spécialement [étudiés] pour le transport des enfants, de leurs parents et des voitures d'enfants* » ; les véhicules seraient en deux parties : un « *fourgon permettant le transport des voitures d'enfant sans qu'il soit même besoin de sortir les enfants de leur voiture ; les parents ou la bonne pouvant rester à proximité immédiate* » et un « *wagon, avec sièges pour les parents ou les bonnes, et face à face de confortables strapontins pour les enfants* » (*idem*). Un tel service devait en effet être fort différent des autobus destinés à un public plus universel. Si le projet ne semble pas avoir connu de concrétisation, il démontre toutefois qu'une faille que peut utiliser la concurrence faite aux autobus est de s'intéresser à une frange spécifique de leur public, ici les parents avec enfants en bas âge désireux de les faire jouer au bois de Boulogne, issus de la petite bourgeoisie, suffisamment aisée pour avoir une bonne, mais pas assez pour rouler en automobile.

[160] Sur la diversification des productions au cours des années 1930 pour faire face à la crise, voir Fridenson (P.), *Histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise 1898-1939*, Paris, Le Seuil, 1972, pp. 212-213.

Le marché de l'autobus ne comptait alors que sept constructeurs ou carrossiers : Berliet, Citroën, Latil, Panhard, Renault, SOMUA et la STCRP (Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, pp. 75-76).

Des services Citroën sont d'abord établis à Lyon, dans le Sud-Est et en Normandie.

[161] Le Conseil d'État avait pleinement ouvert la voie à la logique de protection des sociétés exploitant un réseau urbain par l'arrêt du 29 janvier 1932, dit de la Société des autobus antibois.

intra muros[162]. En effet, l'arrivée de nouveaux acteurs de poids, en l'occurrence Citroën, puis Renault, non comme constructeurs mais comme exploitants, dans un jeu institutionnel plutôt stabilisé, met en cause l'efficacité du système mis en place par la STCRP pour assurer son monopole. Système qui s'avère finalement suffisamment robuste mais se trouve attaqué sur ses marges, notamment lorsqu'il s'agit de choisir un lieu de stationnement des autocars à Paris. En outre, les acteurs de l'époque, élus, fonctionnaires et exploitants ont perçu ces nouveaux services comme entrant en conflit potentiel avec le réseau d'autobus existant. Enfin, cette concurrence nouvelle se traduit en termes d'image des modes par une dégradation possible de celle de l'autobus, le nouveau venu ayant tendance à discréditer le service en place, nécessairement plus ancien[163].

André Citroën s'implique directement dans le montage de l'opération. En février-mars 1932, il informe l'administration de son projet tout en menant dans la presse une campagne annonçant l'ouverture très prochaine de ces nouvelles lignes[164]. L'empressement de Citroën se heurte aux craintes de l'administration et aux intérêts de la STCRP, qui doit, légalement, être consultée et s'élève contre cette concurrence[165]. La Préfecture de la Seine craint, d'une part, le développement de réseaux privés incontrôlés, sans cohérence et sans tarifs spéciaux, ne desservant que les flux jugés rentables, comme Paris l'a connu avant la création de la CGO, et, d'autre part, la concurrence du réseau départemental en déficit. Ces craintes s'avérèrent vite infondées puisqu'en l'occurrence, l'autocar, devenu un outil performant, permit le développement de nombreuses lignes à des tarifs abordables et que Citroën, puis Renault, respectèrent le monopole de la STCRP. A cette crainte structurelle de l'administration répondit donc une conjoncture favorable.

Les pouvoirs publics étaient en réalité impuissants face à ce projet, puisque les transports automobiles constituaient une lacune juridique jusqu'au décret du 19 avril 1934[166]. N'étant pas prêts à sacrifier complètement la libre concurrence à la coordination, les techniciens de la Préfecture entendaient à tout prix éviter la situation londonienne, où le *Board*, instauré par les pouvoirs publics en 1933, réunissait l'essentiel des transports en commun de l'agglomération. Ils préféraient s'assurer du succès de la libre concurrence quitte à y

[162] Nous renvoyons pour l'essentiel aux travaux de l'historienne Claudine Fontanon (Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 275-277).

[163] Ainsi, contrairement à la STCRP qui ne jurait que par les caisses en bois, Citroën construisait celle de ses autocars en métal et de façon solidaire au châssis, leur donnant l'allure de la modernité (Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 248). Comme pour ses voitures, elle employait de la tôle d'acier emboutie et avait recours à la soudure. La construction métallique était solide et assez légère et se détériorait moins sous les chocs courants de la route. En revanche, en cas d'accident, le métal était plus difficile à réparer que le bois.

[164] Voir les différents courriers adressés par Citroën (AP, Pérotin/10 331/56/1/194). Cette déclaration est conforme au Code de la route. Parallèlement, des articles élogieux paraissent, l'un d'entre eux promettant un « *confort inconnu jusqu'à ce jour* » (« De luxueux autobus Citroën vont relier Paris à la grande banlieue », *Le petit Parisien*, 15 mars 1932).

[165] Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 18 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194). La circulaire du ministre des travaux publics du 22 novembre 1927 impose de consulter les exploitants susceptibles d'être concurrencés.

[166] Le décret du 19 avril 1934 sur la coordination des transports ferroviaires et routiers vise à protéger les entreprises en place face aux nouvelles concurrences, notamment des autocars. Son esprit malthusien influença durablement la politique des transports dans l'agglomération parisienne (voir Neiertz (N.), *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, pp. 82-85).

introduire une dose réduite d'interventionnisme (voir p. 319)[167]. Au contraire, pour Albert Guérard, intellectuel français vivant dans le monde anglo-saxon, « *suivre Londres avec quarante ans de retard, [c'était] un radicalisme d'une prudence irréprochable*[168]. »

Ainsi, le débat s'orienta par défaut vers le problème du stationnement des autocars au départ de Paris, question concrète qui ne pouvait être éludée. Citroën demandait l'exclusivité du stationnement sur la place de la Concorde le long des Tuileries. Or des demandes semblables avaient déjà été refusées à la STCRP et aux taxis en raison de la congestion du lieu[169]. Le préfet de la Seine Édouard Renard rejeta donc la première demande de Citroën, en s'appuyant sur cette interdiction de stationner, tout en laissant entendre qu'il s'agissait de ne pas concurrencer le réseau départemental[170]. Citroën renouvela sa demande en offrant de nouvelles garanties de non-concurrence, tout en intensifiant une campagne médiatique, au milieu de l'été, prenant ainsi de court Georges Delavenne, président de la Commission des transports, initialement opposé au projet de Citroën, mais alors absent de Paris[171]. Édouard Renard convoqua donc une rencontre entre André Mariage et André Citroën, d'où il ressortit un accord, ratifié, à distance, par Georges Delavenne. André Citroën s'engageait à n'effectuer aucun trafic local dans la zone de la STCRP et à moins de 2 km au-delà de ses terminus. Sur la zone de la STCRP, il s'engageait par ailleurs à ce que ses tarifs soient 25 % plus élevés que ceux de la 1re classe de cette compagnie[172].

Le 30 août 1932 démarrent donc les premiers services Citroën. Onze lignes sont ouvertes en un peu plus d'un mois, reliant Paris à d'importantes communes de grande banlieue comme Pontoise, Creil, Mantes, Étampes, Coulommiers, Melun… Les départs, fréquents, se font de la Concorde qui n'avait été qu'un alibi pour défendre les intérêts de la STCRP[173]. La livrée des véhicules est marron à bande orange, comme les taxis Citroën. Leur logo, formé des initiales de Transports Citroën, superposées et couronnant le double chevron de la marque, n'est pas sans rappeler celui de la STCRP (voir fig. 69, p. 307). Ces services rencontrent un franc succès, notamment le dimanche, jour où leur fréquentation est double de celle de la semaine[174]. Leur prix est en effet moins élevé que le

[167] « *Le Gouvernement britannique a été obligé de prendre des mesures presque dictatoriales pour supprimer l'anarchie résultant de la liberté complète des transports dans l'agglomération Londonienne* » (note sans auteur et sans date, probablement interne à la Préfecture de la Seine, de mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)).

[168] Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, *op. cit.*, p. 357.

[169] Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 18 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194) et lettre de la Chambre syndicale des cochers et chauffeurs au préfet de la Seine du 7 octobre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[170] Lettre du préfet de la Seine au président de Citroën du 19 avril 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194). La STCRP avait suggéré d'imposer à Citroën des départs depuis la limite de l'octroi.

[171] L'échange de télégrammes entre Georges Delavenne, en congés près d'Aurillac, et le préfet de la Seine témoigne de la pression que parvient à exercer Citroën *via* la presse (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[172] Lettre du président de Citroën au préfet de la Seine du 4 août 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[173] Sur la ligne Paris-Fontainebleau, il y a ainsi 26 départs par jour dans chaque sens, le trajet étant effectué en 1 h 45 pour le prix de 14 F (8,17 € de 2006). La ligne marque quatre arrêts dans Paris et respecte le monopole de la STCRP jusqu'à Viry-Châtillon (voir l'affiche à destination du public dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194). Les liaisons sont assurées par des autocars de 19 à 22 places assises, toutes de front, exploités à un agent, le « *Conducteur-Receveur* » (lettre du président de Citroën au préfet de la Seine du 30 juillet 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)).

[174] Ainsi, la fréquentation du dimanche 9 octobre 1932 est 93 % plus élevée que celle de la semaine précédente (relevés de

tarif de 3e classe en chemin de fer[175]. Après s'être opposé au projet de Citroën, puis avoir obtenu des garanties protégeant le monopole de la STCRP, André Mariage lance lui aussi des services d'autocars de grande banlieue, à titre privé, en collaboration avec Renault[176]. Les deux principaux concurrents parisiens, Renault et Citroën, étaient d'ailleurs engagés sur différents plans dans un duel très médiatisé, la firme de Billancourt pouvant en l'occurrence s'appuyer sur une très longue présence sur le marché du taxi[177]. En 1934, ce ne sont ainsi pas moins de 168 lignes d'autocars qui desservent la périphérie de l'agglomération[178].

Fig. 69 – *Logo des cars Citroën*[179]

Les firmes automobiles étaient donc parvenues à leurs fins en ouvrant des services dont elles avaient une parfaite maîtrise. Un étudiant dirigé par Henri Sellier, Charles Cazes, dénonça dès 1936 le fait que Citroën et Renault pouvaient à leur guise fixer les itinéraires, les horaires et les tarifs[180]. Les pouvoirs publics cédèrent en effet à la puissance privée, mais aussi au dynamisme légendaire d'André Citroën, qui, s'il a joué en faveur des intérêts privés, a également démontré une certaine efficacité collective[181]. Ainsi, si la concurrence

fréquentation disponibles dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[175] « Les transports routiers autour des grandes villes », *Le journal du commerce*, 6 octobre 1932.

[176] Le constructeur des autobus parisiens avait fait une première proposition peu après Citroën, puis, s'appuyant sur le précédent, avait obtenu le droit d'ouvrir ses propres lignes, malgré les réticences de l'administration à voir se multiplier les services au départ de la Concorde. Renault respectait les mêmes clauses de non-concurrence que Citroën. André Mariage agit *via* la Compagnie nationale des transports automobiles. Louis Renault intervient personnellement dans ce dossier, *via* la Société des transports automobiles industriels et commerciaux (STA) puis la Compagnie d'exploitation automobile (CEA). Plus tard, la CEA s'illustra notamment en obtenant la concession de la ligne FJ (Savigny-sur-Orge – Porte d'Italie) en lieu et place de la STCRP (« Compression des dépenses d'assistance, augmentation des charges contributives, tel est le budjet voté par la majorité réactionnaire de l'assemblée départementale », *L'Humanité*, 21 décembre 1938). Votée par le Conseil général de Seine-et-Oise, tout en suscitant les protestations des élus communistes, la substitution s'opéra le 27 mars 1939 et prévoyait des subventions communales. Une telle évolution alimenta les critiques de gauche contre « *une bande d'exploiteurs du poirisme des contribuables parisiens* » (« Toujours la S.T.C.R.P. », *d'Artagnan*, 1er avril 1939). Elle demeura toutefois marginale et ne concerna que des zones périphériques, la STCRP pouvant d'ailleurs avoir fait le choix de se débarrasser de lignes trop déficitaires.

[177] Voir Fridenson (P.), *Histoire des usines Renault.*, *op. cit.*, pp. 167-175 et 184-185.

[178] Claudine Fontanon a dénombré 56 lignes Citroën et 36 lignes Renault (Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 275-277). Pour une liste des services d'autocars Renault, Citroën et autres en 1938, voir Auguet (G.) et Sémard (P.), *Proposition tendant à la réorganisation et à la coordination des transports dans la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 22, 1938, annexes.

[179] « De luxueux autobus Citroën vont relier Paris à la grande banlieue », *art. cit.*

[180] Comme il l'écrit « *quant à la concurrence privée, il est facile de démontrer que les bénéfices encaissés par les Sociétés Citroën et Renault sont réalisés en définitive aux frais de la collectivité* » (Cazes (C.), *La réorganisation des transports publics dans la région parisienne*, mémoire, sous la direction d'Henri Sellier, Institut d'urbanisme de Paris, 1936, p. 114).

[181] CEA et Citroën continuèrent à desservir la grande banlieue sous l'Occupation et créèrent même des services nouveaux

n'était pas réelle entre la STCRP et ces cars privés, qui desservaient un autre territoire, il n'en demeure pas moins qu'ils introduisirent une nouvelle dynamique dans le monde des transports urbains de la région parisienne[182]. Comme le constate *Le journal du commerce* à l'ouverture des cars Citroën, « *on sent dans toute cette organisation jusqu'en ce qui concerne le choix du personnel, une étude, une souplesse et un souci de satisfaire le public qui ne manquent point de surprendre fort les Français moyens empruntant d'ordinaire les véhicules de la S.T.C.R.P.*[183] » Le service privé, sans affermage, subvention ou indemnité, aux départs fréquents et qui donne à tous l'impression d'un tarif réduit, entame la crédibilité de l'exploitation des autobus parisiens par la STCRP. C'est également par leur conception du service, fondée sur une politique de l'offre issue de leur sphère économique, que les constructeurs automobiles devenus exploitants ont bousculé un monde des transports parisiens toujours enclin à suivre la demande.

Finalement, pour protéger différents intérêts, ceux de la STCRP, mais aussi ceux des chemins de fer, après l'adoption du décret du 19 avril 1934 qui leur permit de se défendre, l'administration a érigé des clauses de non-concurrence qui vont à l'encontre de la coordination, notamment en évitant toute possibilité de connexion entre les réseaux concédés et les réseaux purement privés[184]. Ces services mettent au jour les questions de coordination et montrent également l'absence de décision du Département, entre libre concurrence, marché régulé et régie directe. De même, ils remirent en cause les taxis, qui réclamèrent la possibilité d'effectuer, eux aussi, du transport au forfait et exigèrent l'interdiction des cars Citroën dès octobre 1932[185]. Le monde du taxi est effectivement fort actif au cours des années 1930.

La concurrence accrue des taxis individuels

Héritiers des fiacres, les taxis individuels représentent une concurrence traditionnelle des transports en commun[186]. Au cours des années 1920, leur effectif s'est massivement accru du fait de la simplicité de l'examen et de la facilité de l'installation à son compte ou

palliant certaines défaillances du réseau départemental (Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation (1940-1944)*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Albert Broder, Université Paris XII Créteil, 2000, p. 21).

[182] Fidèle à son esprit très pointilleux sur le respect de son monopole, la STCRP fit procéder à des surveillances des cars Citroën. Les archives n'ont conservé qu'une seule dénonciation d'irrégularité, un passager monté dans la zone de la STCRP, dont Citroën affirme qu'il s'agissait d'un contrôleur. Au vu des méthodes de la STCRP, il est très possible que ce voyageur ait été un agent de la STCRP elle-même (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194). Par ailleurs, la STCRP s'appuyant sur des rumeurs, se plaignit par anticipation, d'une velléité de modification d'un arrêt de cars Citroën afin de les rapprocher de ses propres lignes (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 18 novembre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)).

[183] « Les transports routiers autour des grandes villes », *art. cit.*

[184] Voir le cas de Renault qui tente de contourner l'interdiction qui lui a été faite de desservir le centre-ville de Corbeil (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[185] Lettre de la Chambre syndicale des cochers et chauffeurs au préfet de la Seine du 7 octobre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[186] L'histoire des taxis parisiens reste encore à faire. Citons ici le travail de master 2 d'histoire de Nicolas Quillet qui a montré l'intérêt de ce sujet (Quillet (N.), *La place des taxis dans Paris pendant l'entre-deux-guerres : mobilité, identité, service public et croissance urbaine*, master 2 d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2007, 88 p.).

comme employé[187]. Malgré la crise économique, ils connaissent un véritable essor et ont notamment contribué à la réduction puis à la disparition des autobus de nuit[188]. Sur la chaussée, la concurrence entre taxis et autobus est intense. D'après des comptages faits en 1929 par la STCRP, les taxis représentent ainsi 47 % des véhicules passant à la pointe du soir sur le boulevard Montmartre, contre 10 % d'autobus seulement, qui pourtant transportent trois fois plus de voyageurs[189].

La circulation des taxis à allure réduite pour attirer le client a pour effet de diminuer la vitesse globale, d'autant plus qu'avec la crise, ils se recentrent sur le cœur de Paris et que beaucoup roulent à vide. La STCRP dénonce la maraude et accuse également le comportement individualiste des chauffeurs d'être l'une des causes des difficultés circulatoires que connaît Paris[190]. En effet, en contradiction avec l'interdiction de stationner à moins de 15 m d'un point d'arrêt, nombreux sont les taxis qui racolent les voyageurs attendant l'autobus[191]. La matérialisation au sol des arrêts des autobus par des pavés en grès cérame rouge, un carrelage de silice et d'argile cuites très résistant, est alors envisagée. Mais elle pose la question des pratiques réelles au terminus : combien d'emplacements matérialiser ? A la porte de Versailles, la STCRP en demande trois, la Préfecture de police n'en accorde qu'un[192]. Il est difficile de figer l'espace public et de trahir la nature, revendiquée comme souple, de l'autobus.

La STCRP s'attache donc à défendre un territoire sur lequel roulent ses autobus tout en tentant de décrédibiliser son adversaire, le taxi. Comme l'écrit l'un de ses ingénieurs à

[187] Si Paris comptait 21 000 taxis en 1921, ce nombre atteint presque 30 000 en 1932, avant de s'effondrer en raison de la crise, jusqu'à 13 000 environ à la fin de la décennie (Laneyrie (P.) et Roux (J.), « Transport traditionnel et innovation technique. L'exemple du taxi en France », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, p. 263). Tardivement la législation a également joué en faveur d'une limitation du nombre de taxis, notamment le décret du 3 décembre 1938 fixant à 14 000 le nombre maximal de taxis parisiens.

[188] Voir Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, p. 54. Voir la lettre STCRP/DEC/D/4 819 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 5 mars 1934 pour une estimation chiffrée de l'effet sur les comptes d'exploitation (ARATP, 1R 288). Au mois de mars 1935, la surveillance mensuelle mise en place par la STCRP pour dénombrer et dénoncer les taxis opérant la nuit à proximité du Châtelet fait état d'une moyenne de 211 voyageurs à bord de ces véhicules, dont 60 % montés « *au stationnement* » et 40 % montés « *par raccolage* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/69). La perte de recettes mensuelles estimée est de 45 309 F (31 312 € de 2006) soit 543 708 F annuels (375 746 € de 2006). Les travailleurs des Halles notamment deviennent largement utilisateurs de taxis collectifs de nuit au milieu des années 1930 (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194). La suppression des services de nuit en raison de la concurrence est envisagée par la STCRP dès 1934 (lettre STCRP/DG/715 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de police du 3 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/214)). En 1938, ils ne comptent plus que 290 000 voyageurs contre 620 000 en 1930 (note PS/STT/7731/3 430 du 17 avril 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/138)). Néanmoins, le prix de la place étant de 5,25 F (2,36 € de 2006) en 1938, le déficit n'est que de 0,70 F (0,31 € de 2006) par voyageur, ce qui est plutôt faible. André Mariage suggère tout de même à la Préfecture de la Seine d'arrêter ces services et « *d'entrer en rapport avec les taxis collectifs qui pourraient assurer ces services après s'être constitués en groupement professionnel.* » (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 3 avril 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/138)). Mais, au sein de la Préfecture, l'ingénieur Vacelet n'est pas favorable à la reconnaissance des taxis collectifs dans Paris, ce qui susciterait une concurrence qui pourrait déborder la STCRP. Au vu du faible déficit et des services rendus à la population, il demande son avis au ministre des travaux publics le 18 juillet 1939. Mais le conflit mondial suspendit les services qui ne reprirent qu'après la guerre.

[189] Lettre STCRP/DEC/14 490 de l'administrateur délégué de la STCRP au chef des STT du 5 décembre 1935 (ARATP, 1R 288). La STCRP procède d'ailleurs à des calculs de surface occupée par individu : 0,83 m² pour un passager en autobus, 11 m² par passager en taxi. Cette surabondance de taxis sur la chaussée parisienne est confirmée par une comparaison internationale. A la même époque, quand Londres compte un taxi pour 550 habitants, New York en compte un pour 230 et Paris un pour 142 (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 234).

[190] Voir le carton ARATP, 1R 187.

[191] L'interdiction de stationnement avait été instaurée par les ordonnances du 15 mars 1925 et du 6 décembre 1929.

[192] Pour le cas de la porte de Versailles, voir les échanges dans le carton ARATP, 1R 187.

l'occasion de la grève des taxis du 10 janvier 1930, qui a permis au réseau de la compagnie de pleinement remplir ses tableaux de marche et même de faire des services supplémentaires[193] :

> *Les taxis doivent [...] être considérés à la fois comme le principal facteur des encombrements dans Paris et comme un moyen de transport sans grand rendement.*
> *Etant donné que l'industrie automobile se développe chaque jour et que la capacité des rues de Paris est limitée, malgré les quelques palliatifs trouvés qui ne permettent de l'augmenter que dans une faible mesure, il sera nécessaire [...] de prendre des mesures, telles que dans le centre de Paris, seuls les véhicules des transports en commun puissent circuler.*
> *La fantaisie individuelle devra céder le pas à une règle librement consentie, sinon il sera impossible de circuler.*

Il s'agit d'une des premières formulations de l'idée de zone centrale réservée à la circulation des transports en commun, fréquemment reprise après la guerre. Mais elle trahit la faiblesse de l'autobus qui a besoin d'une défense réglementaire, alors que l'automobile individuelle, ou le taxi, s'impose en soi. Ces relations tendues entre autobus et taxis montrent que la concurrence s'accroît pour la clientèle, en raison de la crise, mais aussi pour l'espace, en raison du développement global de la circulation automobile, ce qui se joue également autour des positions réciproques des stations de taxis et points d'arrêt d'autobus[194].

La STCRP parvient finalement à obtenir une ordonnance, le 22 septembre 1934, limitant les horaires et lieux où la maraude peut se pratiquer. Elle poursuit son action à l'encontre des taxis individuels en élaborant un raisonnement répété maintes fois, fondé sur le fait que les principaux motifs d'utilisation des taxis sont les « *courses urgentes d'affaires ou de famille* », à 70 %, et la « *desserte des gares* », à 15 %[195]. La STCRP constate que les taxis sont les plus nombreux aux heures de pointe, pendant lesquelles ils ralentissent ses véhicules, ce qui justifie les réticences des voyageurs à emprunter les autobus. Autrement dit, la suppression des taxis permettrait d'augmenter la vitesse des autobus, ce qui satisferait tous les voyageurs, qui seraient heureux de ne plus prendre le taxi, ce mode onéreux[196]. Ainsi, comme l'écrit un cadre de la STCRP[197] :

> *En cette période de restrictions où les dépenses somptuaires sont réduites au minimum, la nécessité de prendre des taxis pour les courses urgentes provient en très grande partie de la gêne qu'ils apportent à la circulation. Au report sur le taxi, la STCRP ajoute un report sur le métro, plus fiable et plus rapide, du fait de l'existence même des taxis.*

L'absence de données chiffrées sur la fréquentation des taxis ne nous permet malheu-

[193] Rapport STCRP/DEC du 30 janvier 1930 (ARATP, 1R 187).
[194] A ce propos, voir la note STCRP/DEC du 23 mai 1939 (ARATP, 1R 250).
[195] Rapport STCRP du 26 juin 1935 (ARATP, 1R 187).
[196] Par exemple, le coût d'une course de 8 km en taxi, correspondant à trois sections en autobus, est de 13,20 F (9,12 € de 2006), soit le prix du trajet de neuf personnes en 1re classe en autobus (*idem*).
[197] *Idem.*

reusement pas de juger des usages de ce mode, par rapport à ceux de l'autobus. L'impression de forte vitalité du secteur des taxis au cours des années 1930 est toutefois renforcée par l'invention des taxis collectifs, aux marges, géographiques et légales, de la mobilité parisienne.

Une agglomération en manque de mobilité : la naissance des taxis collectifs

Alors que l'accroissement de la concurrence des taxis au compteur n'est que l'intensification d'un phénomène ancien, les années 1930 voient effectivement naître un mode de transport de nature nouvelle, les taxis collectifs reliant Paris à diverses communes de banlieue pour un prix forfaitaire, en emportant de un à cinq voyageurs à bord[198]. La naissance de ces services n'est pas précisément datée. Le document le plus ancien traitant de ce phénomène que nous ayons trouvé est la première dénonciation que la STCRP ait communiquée à la Préfecture de la Seine, le 15 mars 1932[199]. Il est probable que la réaction de la compagnie à cette concurrence nouvelle ait été immédiate, ce qui incite à dater la naissance de ces taxis collectifs du début de l'année 1932. Les taxis collectifs, pratiquant le tarif forfaitaire à la place et non le tarif horo-kilométrique, en contradiction avec la convention d'affermage qui lui garantit le monopole du transport en commun de surface, inquiètent effectivement la direction de la STCRP, qui est très rapidement informée de ces nouveaux services par son réseau d'agents locaux présents sur l'ensemble du département[200]. Le phénomène prend de l'ampleur, puisqu'en 1934, elle compte 48 lignes régulières de taxis collectifs[201]. La compagnie informa systématiquement les autorités administratives de l'existence de ces services, ces plaintes constituant d'ailleurs l'essentiel de nos sources sur le sujet[202].

La concurrence constituée par les taxis collectifs est effectivement de première importance. Sur le plan quantitatif elle semble toutefois limitée puisqu'un expert de l'époque, Claude Morpain, estime qu'en 1934 20 millions de voyageurs ont été transportés par environ 1 200 taxis collectifs, tandis que, la même année, la STCRP a transporté 949 millions

[198] Sur ce thème des taxis collectifs, voir Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 275-277, et Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 229-233. Nous espérons ici compléter ces deux analyses, notamment grâce aux cartons consultés aux Archives de Paris.

[199] Lettre STCRP/DG/242 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 15 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[200] Au fur et à mesure du développement des taxis collectifs, la STCRP procéda à de multiples comptages et à plusieurs constats d'huissiers, généralement aux portes de Paris où elle recensa les taxis impliqués, le nombre de trajets effectués et de voyageurs transportés et les horaires (voir les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/69, AP, Pérotin/10 331/56/1/194, AP, Pérotin/10 331/56/1/269, ARATP, 1R 187 et ARATP, 1R 337 à 340). Par exemple, à la porte d'Orléans le samedi 6 octobre 1934 : 517 départs pour 2 520 voyageurs, de 6 h à minuit. Le samedi 4 mai 1935, 531 départs et également 2 520 voyageurs sont comptés. Toutefois, des départs annexes, porte de Montrouge, ont également lieu (82 départs pour 331 voyageurs) (AP, Pérotin/10 331/56/1/269).

[201] Détail des lignes dans la lettre STCRP/DG/715 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de police du 3 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/214).

[202] Nous n'avons trouvé qu'une seule plainte d'un chauffeur de taxi horo-kilométrique contre les taxis collectifs (AP, Pérotin/10 331/56/1/194). Exploitant d'autocars de grande banlieue, la CEA a également porté plainte contre des taxis collectifs Paris-Montargis, cette plainte étant appuyée par le CTD présidé par Paul Martin (lettre du président du CTD au préfet de la Seine du 16 novembre 1936 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)).

de passagers[203]. Mais il ne s'agit là que d'estimations difficilement vérifiables. Surtout, le report des voyageurs vers les taxis est qualitativement important, puisque les voyageurs payant le plein tarif sont les plus enclins à rejoindre les taxis, pour un tarif comparable. Si bien que la STCRP court le risque de ne plus trouver à bord de ses autobus que des voyageurs bénéficiant de tarif réduit, alors même que ces tarifs sociaux grèvent déjà le budget des transports de surface. En 1935, la compagnie estimait l'effet de la concurrence des taxis au compteur et collectifs à 40 millions de F (28 millions d'€ de 2006)[204].

Les dénonciations rédigées par le service de surveillance de la STCRP permettent de comprendre le fonctionnement de ces taxis et les méthodes de la compagnie[205] :

> *Au cours de surveillances récentes il a été [...] constaté ce qui suit à l'encontre du taxi 2595 RE 6.*
> *Iº – Le 23 Mars 1935, à 14 h 15, le conducteur racolait les voyageurs à l'arrêt de la ligne 123/124 [(Porte de Vincennes – Porte de Saint-Cloud)], avenue d'Orléans, direction Vincennes en indiquant le prix du transport : 1 fr [(0,69 € de 2006)] pour la porte de Vincennes.*
> *Cinq voyageurs furent chargés.*
> *Procès-verbal fut dressé par un gardien de la paix.*
> *2º – Le II Avril 1935, à 15h30, un contrôleur en civil de notre Société, à l'arrêt avenue d'Italie, direction porte de St-Cloud, fut interpellé par le conducteur en ces termes : "1 fr [(0,69 € de 2006)] pour tout le parcours, nous suivons la ligne ."*
> *Ce contrôleur prit place dans le taxi et descendit à l'arrêt rue de Vaugirard.*
> *Le chauffeur accepta en paiement 3 tickets de la S.T.C.R.P. (0fr90 [(0,62 € de 2006)]) plus 0 fr 10 [(0,07 € de 2006)].*

Les chauffeurs de taxi vont ainsi chercher les voyageurs « *jusque dans les chaînes* », voire « *jusque dans les autobus* », au cri de « *2 Frs [(1,17 € de 2006)] la place CLAMART et l'on part de suite* » (voir fig. 70, p. 313)[206]. Leurs lieux de prédilection sont les Halles, la Bastille, la gare de l'Est, la place d'Italie et, surtout, les principales portes de Paris. De nuit vient s'ajouter le Châtelet. Regroupés en entités informelles locales, par commune ou secteur desservi, avant la création de la Fédération des amicales des taxis de transport collectif de la région parisienne, le 24 septembre 1934, les taxis se reconnaissent par des signes illustrant le nom de leur groupement[207]. Ils arborent ainsi sur le pare-brise ou le radiateur un avion blanc, une étoile bleue, un trèfle à quatre feuilles blanc (voir fig. 71, p. 315)...[208]

Ils établissent grilles tarifaires et fréquences et prévoient des arrêts précis, notamment

[203] Fontanon (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 275-277.
[204] Rapport STCRP du 26 juin 1935 (ARATP, 1R 187).
[205] Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de police du 24 mai 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/269).
[206] Extrait des premiers procès-verbaux datant de 1932 joints à la lettre STCRP/DG/242 de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 15 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
[207] La STCRP a dressé une liste des entités faisant des services de taxis collectifs en 1933 (ARATP, 1R 337).
[208] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194. Mathieu Flonneau a souligné que ces services de taxis collectifs étaient associés à une sociabilité de cafés et à un certain éthylisme convivial (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 230). Ainsi, les taxis de *l'Étoile bleue* relient le *Café de l'Avenir*, à la porte d'Orléans, aux *Caves des Vins du Midi*, à Sceaux (publicité de *l'Étoile bleue* (ARATP, 1R 337)).
[209] AP, Pérotin/10 331/56/1/194.

Fig. 70 – *Taxis collectifs en maraude devant le point d'arrêt des tramways n° 89 (Clamart (place Hunebelle) – Hôtel de Ville) à la porte d'Orléans le 6 avril 1934*[209]

les terminus de transport en commun. Leurs tarifs sont généralement de l'ordre de ceux de l'autobus, et pour la première fois inférieurs à ceux de la STCRP *intra muros* sur la ligne $^{123}/_{124}$ (Porte de Saint-Cloud – Porte de Vincennes) en 1934[210]. Ce mode de transport est donc extrêmement compétitif. Les chauffeurs l'ont bien compris et profitent de cet avantage pour défendre leur cause en s'adressant directement à leur clientèle, au moyen de tracts et d'affiches, et en organisant des réunions publiques[211]. Par les taxis collectifs, les voyageurs, qui ne pouvaient s'exprimer sur le réseau de tramways ou d'autobus, ont pu avoir le sentiment d'être un peu plus maîtres de leur mobilité.

L'épisode des taxis collectifs est fondateur de l'opposition entre autobus et taxi, sur le plan administratif comme dans les relations spatiales et humaines entre ces deux systèmes de mobilité. Répercutant l'opposition sur le monopole, les relations entre chauffeurs de taxis collectifs et agents de la STCRP semblent se dégrader. Certains chauffeurs adoptent une conduite hostile aux autobus, par exemple en leur faisant des queues de poisson, mais les tensions se font surtout jour aux principaux arrêts, comme en témoigne cet extrait d'un rapport fait par un cadre de la compagnie[212] :

> *Au cours d'une [...] surveillance, [...] j'ai constaté que le taxi n° 2575 RB 9 stationnait à hauteur du point d'arrêt Vieux Chemin de Villejuif, direction Paris, et racolait les voyageurs au fur et à mesure de leur arrivée.*
> *J'ai fait remarquer au conducteur que cette façon de faire était contraire aux règlements de Police et que nos voitures étaient dans l'obligation de stationner au milieu de la chaussée [...].*

[210] 1 F (0,63 € de 2006) la place quel que soit le trajet (ARATP, 1R 338). En autobus, un trajet d'une section coûtait alors 0,60 F (0,38 € de 2006), mais pour aller d'un bout à l'autre de la ligne, il en coûtait 1,20 F (0,76 € de 2006).

[211] Voir la publicité pour *l'Étoile blanche* dans le secteur de Sceaux (AP, Pérotin/10 331/56/1/194). Le dimanche 1er octobre 1933 eut ainsi lieu un « *meeting* » à Athis-Mons, organisé par les chauffeurs de taxis collectifs auquel étaient conviés habitants et élus du secteur (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[212] Compte rendu STCRP/Groupe Sud/Le Brun du 8 juin 1934 (ARATP, 1R 337).

> *En réponse à ces paroles prononcées poliment, le chauffeur m'a répondu ceci : "je sais que c'est défendu – tu me l'as déjà dit, mais je t'emmerde, et si tu n'es pas content, va chercher les flics, les mecs comme toi on les tient comme ça", et il fit du bras un geste obscène.*

Si sur le plan juridique ces taxis collectifs sont indiscutablement illégaux, la Préfecture de police demeure peu encline à les interdire[213]. Officiellement, elle reconnaît dès 1932 qu'il est très difficile d'empêcher les services de taxis collectifs et que par conséquent, le mieux serait de les réglementer plutôt que de les interdire, notamment en ce qui concerne les taxis acceptant de se rendre en banlieue sans indemnité de retour[214]. A l'automne 1932, elle oppose son *veto* à la condamnation des chauffeurs pour concurrence[215]. Le préfet de police trouve même des qualités certaines à ces nouveaux services et affirme que « *cette pratique, interdite par les règlements, a été tolérée, en raison des services qu'elle rend à une partie importante de la population suburbaine, qui trouve ainsi plus de facilités et de rapidité pour ses déplacements*[216]. » Il a également pu voir dans ces taxis collectifs un moyen de pression sur la STCRP, alors que les relations entre la compagnie et les pouvoirs publics étaient tendues. Toutefois, au vu du manque à gagner de la STCRP, et donc du déficit comblé par le Département, le préfet de la Seine relança son collègue[217]. L'attitude compréhensive de la Préfecture de police fit également vivement réagir certains élus, comme Georges Delavenne, déjà opposé aux autocars Citroën[218].

En revanche, à l'échelle locale, plusieurs communes de banlieue soutiennent les taxis collectifs en y voyant le moyen le plus efficace d'être reliées à Paris[219]. Des vœux des conseils municipaux de banlieue en leur faveur et dénonçant les poursuites contre les chauffeurs sont votés[220]. Même si certains élus parisiens soutiennent ces taxis, peut-on y lire la volonté d'imposer sa voix face aux élus parisiens, majoritaires au sein du Conseil général et donc dans les décisions concernant la STCRP ? Quoi qu'il en soit, il s'agit sûrement d'un élément contribuant à la naissance d'une fierté banlieusarde, opposée au parisianisme de la STCRP et de son patron, André Mariage, que l'on retrouve dans les propos et affiches des chauffeurs de taxis collectifs eux-mêmes. La fédération de plusieurs

[213] Ces taxis collectifs entrent en contradiction avec le monopole de la STCRP puis le décret du 19 avril 1934, qui impose une déclaration légale à tout service de transport en commun existant et prévoit une autorisation administrative à tout nouveau service. La définition d'un transport en commun était fondée par la circulaire du ministre des travaux publics du 16 juillet 1925 : « *le critérium des transports en commun est la divisibilité de la location. Toute voiture louée tant à la place, et au premier occupant, est une voiture de transport en commun.* »

[214] Lettre PP/1 592 du préfet de police au préfet de la Seine du 3 mai 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[215] ARATP, 1R 340.

[216] Question écrite du conseiller républicain socialiste du quartier de la Sorbonne, Raoul Brandon, du 6 février 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[217] Le préfet de la Seine estime la part du déficit due aux taxis collectifs à 13 millions de F en 1933 (8 millions d'€ de 2006). Il s'appuie sur les constats faits par la STCRP et la concurrence faite à Citroën (lettre du préfet de la Seine au préfet de police du 18 novembre 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194)).

[218] Voir les échanges entre Georges Delavenne et les Préfectures de police et de la Seine (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

[219] L'une des premières communes à prévoir un service de navettes ralliant Paris, à autoriser son stationnement et à en réglementer le tarif semble avoir été Drancy, le 14 février 1933 (note PS du 22 juillet 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194) et avis de la STCRP du 4 juillet 1933 (ARATP, 1R 337)). Puis suivirent Joinville, Vanves, Fontenay-aux-Roses, Bezons...

[220] Voir le cas de Cachan au cours de la séance du Conseil municipal du 8 janvier 1936 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

Fig. 71 – *Voyageurs réglant la course d'un taxi collectif distingué par un trèfle à quatre feuilles blanc sur le pare-brise à la porte d'Orléans le 6 avril 1934*[209]

communes voisines, comme Athis-Mons, Juvisy et Ris-Orangis, autour de la défense des taxis collectifs constitue ainsi un ciment fondé sur les intérêts partagés de leurs habitants et peut être comprise comme les prémices d'une collaboration intercommunale informelle, construite contre certaines entités parisiennes.

Malgré le coup dur que leur porta le décret du 19 avril 1934, qui contribua à réduire leur nombre, estimé à 500 en 1938, ces taxis collectifs ont finalement obtenu une reconnaissance légale, leurs tarifs étant réglementés par arrêté préfectoral au plus tard en 1939[221]. Les actions juridiques menées par la STCRP ne débouchèrent que sur quelques condamnations symboliques que résume le journal socialiste *Le Populaire* : « *les taxis collectifs de la banlieue sud ont "gagné" leur cause... ... et perdu leur procès*[222]. » Toutefois, le phénomène semble être devenu marginal avant de se perdre dans la guerre[223].

Ainsi, ces taxis collectifs ont-ils manqué de s'imposer dans un contexte économique et urbain qui leur était favorable. Ils ont toutefois permis à l'automobile individuelle, même devenue collective, de démontrer sa capacité à offrir une desserte fine et à la carte du fait de sa grande souplesse et de sa grande adaptabilité aux conditions d'horaire et de capacité[224]. Le système des taxis collectifs est venu se greffer sur le système des autobus et tramways, utilisant les mêmes arrêts, acceptant les mêmes tickets, voire effectuant les

[221] Décret-loi du 12 janvier 1939 et arrêté préfectoral du 6 juin 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/17 et ARATP, 1G 8).

[222] « Les taxis collectifs de la banlieue sud ont "gagné" leur cause..... et perdu leur procès *Le Populaire*, 31 janvier 1936. Certains chauffeurs ont été condamnés à 16 F (11,06 € de 2006) d'amende et 1 F (0,69 € de 2006) de dommages et intérêts en faveur de la STCRP (jugement du Tribunal de 1re instance de la Seine du 13 novembre 1935 (ARATP, 1R 339)). La presse a largement relaté ces événements judiciaires (voir les coupures de presse du carton ARATP, 1G 8).

[223] Le développement d'autobus de petit gabarit dans la banlieue parisienne des années 1990 et 2000, sous une forme très institutionnelle, a pu être saluée par ces mots dans la presse : « *la banlieue en pince pour les taxis collectifs* » (« Eurêka : le taxibus arrive ! », *Le nouvel observateur*, 2 décembre 2000). Faut-il y voir le développement d'un mode qui avait prouvé son efficacité sur ce territoire ?

[224] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 230 et 233.

mêmes trajets, y compris dans Paris *intra muros* sur certains itinéraires[225]. Ils en améliorèrent les points faibles, en abaissant certains tarifs, en diminuant les temps d'attente et surtout en permettant de retrouver l'arrêt à la demande, disparu depuis la motorisation. La STCRP n'a su opposer à cette vague d'automobile individuelle que des éléments juridiques archaïques, rappelant la rengaine de la CGO assise sur son monopole. Les taxis collectifs ont habilement associé à leur cause une partie des voyageurs et des élus locaux, en démontrant leur efficacité, la STCRP n'ayant finalement que pu faire jouer ses relations administratives[226]. La concurrence entre ces différents types de transport en commun au cœur des années 1930 marque une première ligne de fracture entre l'autobus et le monde de l'automobile[227]. Elle témoigne aussi de l'incapacité des élus et techniciens de construire une véritable coordination des transports au profit d'une mobilité améliorée pour tous.

C. L'impossible coordination [228]

Que ce soit par les prolongements du métro en banlieue, les services d'autocars privés ou les taxis, le système de l'autobus semble battu en brèche sur différents plans. Il s'agit là d'une simple facette de la question générale qui préoccupa experts et politiques au cours

[225] Le fait d'accepter les tickets de la STCRP en paiement laisse supposer que des receveurs devaient être impliqués dans des opérations de blanchiment.

[226] Un exemple typique de ces pressions est l'attitude de Louis Bacqueyrisse qui tente de faire interdire les services de taxis reliant directement Versailles à l'Exposition de 1937 par le CTD de la Seine. L'argumentation repose alors sur le fait que ces services ne s'inscrivent pas dans la démarche de coordination globale (séance du CTD de la Seine du 12 avril 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/50)).

[227] Dans ce contexte de fracture, une proposition originale pour la dépasser fut formulée par G. Fernand-Nivoit : les *taxis-autobus*. Ce système hybride est formé de taxis suivant à certaines heures et dans certaines conditions, les itinéraires des lignes d'autobus pour décharger les autobus complets tout en augmentant le taux d'occupation des taxis et en rationalisant la circulation (Fernand-Nivoit (G.), *La solution du problème des transports dans la région parisienne*, Paris, 1933, pp. 17-21). Il ne semble pas avoir eu d'écho suffisant pour donner lieu à une étude plus poussée.

Par ailleurs, cet épisode des taxis collectifs connaît un équivalent londonien dans les années 1960 (sur ce point, voir notamment les cartons NA, MT/97/401, NA, MT/97/520 et NA, MT/97/521.). La mise en place du *Board*, puis la nationalisation des transports publics en 1948 avaient mis un terme à la véritable tradition de concurrence entre opérateurs d'omnibus puis d'autobus qui s'était instaurée à Londres depuis le milieu du XIX^{e} siècle (voir p. 319). Le paysage s'anime au tout début des années 1960 avec la multiplication de services de transport organisés par des propriétaires individuels privés de mini-bus de 10 à 14 places. On assiste même à la création de services de mini-bus par des commerçants pour faciliter l'accès des clients à leur boutique, retrouvant ce que proposait Stanislas Baudry à Nantes (« Traders run minibus service », *Motor Transport*, 23 février 1962). Leur souplesse est remarquable, effectuant des trajets domicile-travail la semaine, et des trajets de loisirs le week-end. Or, comme l'explique avec un euphémisme tout britannique un compte rendu de réunion d'experts, « *il doit être tenu pour certain que tous ces trajets ne [sont] pas effectués sur une base philanthropique* » (compte rendu de la réunion tenue au ministère des transports le 15 janvier 1960 (NA, MT/97/401) ; traduction personnelle de la version anglaise : « *it must surely be clear that not all these journeys were on a philanthropical basis* »). Ces services sont donc en contradiction avec la législation, notamment le *Road Traffic Act* de 1930.

Les exploitants officiellement reconnus se regroupent alors au sein de la *Passenger Vehicle Operators' Association*, à l'échelle nationale, afin de dénoncer les *mini-bus pirates* (*pirate minibuses*) en procédant à des constats et comptages, comme le fit la STCRP (Fox (G. H.), « Move to ban mini-bus pirates », *Western Mail*, 4 octobre 1961 ; pour les comptages communiqués aux autorités, voir le carton NA, MT/97/521). Le qualificatif de *pirate* est ancien comme en atteste cette description de 1898 : « *sur le pavé de Londres, on appelle un* pirate *un omnibus qui n'a pas d'itinéraire certain ni de station fixe ; c'est, en un mot, un omnibus en état de vagabondage* » (Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, p. 84). Il semble toutefois que l'interdiction ne soit pas forcément bien connue de tous, notamment des chauffeurs, eux-mêmes, et que l'efficacité de ces mini-bus, sur certains itinéraires mal desservis, ait été réelle. Comme à Paris, la justice adopte d'ailleurs un point de vue qualifié de « *très indulgent* » (« *very lenient* ») par les exploitants et ne prononce que de faibles condamnations, ce qui semble légitimer les arguments des *pirates* selon lesquels les services officiels étaient défaillants (compte rendu de la réunion tenue au ministère des transports le 15 janvier 1960 (NA, MT/97/401)). Quelques chauffeurs sont condamnés à quelques livres d'amende (« Small bus prosecutions fail after six hours », *Motor Transport*, 22 janvier 1960). Retenons simplement que si, à Paris, ce sont des taxis qui ont déstabilisé le système d'autobus, à Londres, ce sont des mini-bus, issus eux-mêmes du monde de l'autobus. Les deux villes produisent donc des véhicules différents, Paris s'inscrivant toujours plus du côté de l'individualisme.

[228] Allusion au titre du chapitre « *La coordination impossible* » de l'ouvrage Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, *op. cit.*, pp. 165-176.

des années 1930, celle de la coordination. Ce thème, à l'interface entre les impératifs de service public et la protection de la libre entreprise, directement lié à la question récurrente des modes de délégation de ces services, ressort d'autant plus fortement que la crise économique conduit progressivement les différents transporteurs à voir leur rentabilité décroître ou leur déficit d'exploitation s'aggraver. Si la question se pose à l'échelle nationale, comme l'a montré l'historien Nicolas Neiertz, notamment à propos de la concurrence entre le rail et la route, elle fut également centrale en région parisienne[229]. Nous reprenons ici les éléments d'analyse avancés par l'historien Michel Margairaz sur les processus de décision, ou plutôt de non-décision, au cours de la période, avant de les prolonger, en adoptant un point de vue différent, celui des voyageurs eux-mêmes et de la façon dont cette coordination interroge le lien que la société parisienne entretient avec ses autobus[230]. Nous proposons également d'étudier plus précisément les arguments critiques avancés notamment par Charles Joly, conseiller socialiste, principal opposant à ces réformes et, à ce titre, porte-parole de mouvements de voyageurs. Autant d'éléments de débat qui préparent la fusion des réseaux souterrain et de surface que l'État français de Vichy imposa en 1942 (voir p. 406).

« *Comment on coordonnait en famille sur le dos des usagers et des collectivités élues*[231] »

En matière de planification et d'organisation des transports, le plan Jayot de 1928 reste la référence de la politique des transports de l'agglomération jusqu'à l'après-guerre (voir p. 274). Les projets inscrits ne furent pourtant que partiellement et lentement réalisés, notamment en raison des difficultés économiques qui se sont fait jour à partir de 1931 et du tarif unique décidé pour le métro, qui ne permit pas de dégager de nouvelles sources de financement.

Face aux questions d'aménagement qui deviennent particulièrement prégnantes, la précarité des *mal-lotis* en étant le symptôme le plus célèbre, les pouvoirs publics, locaux ou nationaux, multiplient les comités s'intéressant à l'aménagement et aux transports[232]. Ces créations s'inscrivent dans le contexte des discussions parlementaires et de la loi Sarraut du 15 mars 1928. Souvent pléthoriques et toujours consultatifs, ils n'ont pas de réelle efficacité, malgré de longues séances de débats très riches.

Se trouve toutefois élaboré un document de planification, le plan Prost, déposé le 14 mai 1934 mais adopté le 22 juin 1939, qui définit la région parisienne et en traite

[229] Voir Neiertz (N.), *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, *op. cit.*

[230] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 148-176.

[231] Joly (C.), *Note complémentaire concernant les décrets-lois et les transports ou Comment on coordonnait en famille sur le dos des usagers et des collectivités élues, au grand dam de leurs bourses*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 5, 1936, 8 p.

[232] Voir Fourcaut (A.), *La banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grane, Créaphis, 2000, *passim*.

comme d'une entité unique dont il convient de décongestionner le centre, notamment grâce à un réseau autoroutier régional. Il reprend les grandes lignes du plan Jayot, mais est imprégné d'une vision malthusienne de l'extension urbaine, plus soucieuse de préserver les sites historiques que d'organiser les franges de l'agglomération. Du fait de son adoption tardive, les réalisations concrètes du plan se font attendre, si bien qu'il n'a que peu de répercussions sur les transports de l'agglomération avant la guerre. A Paris comme à Londres, si la planification des transports démarre réellement dans les années 1920-1930, les plans ne sont pleinement mis en œuvre qu'après la Deuxième Guerre mondiale[233].

Les lourds déficits des transports collectifs de la Seine imposèrent aux conseillers généraux de porter une attention toute particulière à ces questions. La solution semblait à beaucoup résider dans la suppression de la concurrence entre CMP et STCRP. Toutefois, la dénonciation du contrat d'affermage de la STCRP en 1930 et la recherche d'un autre exploitant ne débouchent finalement pas sur une meilleure coordination, la proposition de reprise par une filiale de la CMP ayant été finalement rejetée. Les projets de fusion des deux réseaux se multiplient mais ne trouvent aucune concrétisation ; au contraire, ils exacerbent la concurrence entre les deux compagnies[234].

De ces discussions ressort un nouveau comité, le CCTCRP, consultatif, mais obligatoirement saisi pour toute modification[235]. Après l'échec d'une solution globale, il s'agit d'aborder la question par le bas : les lignes redondantes, trop déficitaires, les horaires mal planifiés, les nombreuses absurdités des transports parisiens... Le CCTCRP propose trois programmes d'économies en 1934-1935. Sont d'abord supprimées 19 lignes d'autobus doublant le métro et les bateaux omnibus, puis encore six lignes supprimés, cinq autres raccourcies et quatre services de nuit arrêtés. Le troisième programme, prévoyant notamment une hausse tarifaire, rencontre l'hostilité des élus communistes, dont Pierre Sémard, qui parviennent à en empêcher l'application, et dénoncent le démantèlement du réseau de surface, en proposant, au contraire, une politique de relance[236].

Toutefois, la coordination devenant un enjeu national, dans le cadre d'une politique de lutte contre la crise économique, le CCTCRP se fait doubler par le Comité technique

[233] Sur le cas londonien, voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, pp. 6-7.

[234] Un déjeuner entre le centralien André Mariage, patron de la STCRP, et le polytechnicien Paul Martin, patron de la CMP, a lieu le 28 janvier 1936 : les deux hommes se retrouvent sur leur culture commune d'ingénieur, André Mariage « *[rêvant] d'une collaboration étroite entre "Centraux" et "Polytechniciens", de façon à canaliser les "Normaliens"*. Les points d'opposition sont tout de même forts : la STCRP est contre le tarif unique des prolongements de métro et pour l'augmentation globale de son tarif et travaille sur un « *projet d'autostrades souterrains* » permettant la circulation des automobiles et du métro express, notamment utilisable en temps de guerre, en concurrence avec les prolongements de la CMP et dont le principal problème est le coût pharaonique. Ils envisagent tout de même de développer le principe de billets communs pour les grands monuments, comme cela existe pour Versailles (ARATP, 1G 7).

[235] C'est ce comité, dirigé par Émile Jayot, qui œuvra grandement dans la substitution des tramways. Il est étonnant que ce comité, créé pour organiser l'intérêt public en lieu et place d'intérêts privés trop individualistes, ait finalement choisi la substitution rapide d'un matériel de tramways relativement neuf. L'opposition avec la réticence de la CGO, compagnie privée, à motoriser son parc d'omnibus hippomobiles au début du XX^{e} siècle est ici manifeste.

[236] Voir notamment Sémard (P.), *Proposition relative à la réorganisation des transports dans la région parisienne et à son incidence sur le budget*, *op. cit.* et Sémard (P.), *Note sur le problème de la STCRP et de la réorganisation des transports dans la région parisienne*, *op. cit.*

départemental (CTD), instauré par le décret-loi du 19 avril 1934 et où siègent des techniciens et des représentants des exploitants, mais aucun élu. Pour autant, le CTD ne s'avère pas plus efficace que le CCTCRP pour mettre en place la coordination.

En 1936, le débat autour des formes de concession reprend du fait de la force nouvelle de la gauche, attachée à une solution de régie, et aussi de l'exemple de Londres qui prouve que les transports sont un domaine suffisamment spécifique pour que les Britanniques eux-mêmes optent pour une solution interventionniste.

La constitution, en 1933, du *London Passenger Transport Board* (LPTB), marque la création d'une seule et même entité chargée de l'exploitation du *tube* et de l'essentiel du réseau de surface[237]. Son travail d'homogénéisation, *via* la construction d'une identité des transports publics londoniens, voulue par Franck Pick, n° 2 du *Board*, de renouvellement du parc d'autobus et d'amélioration de leurs services est remarquable, ce dont atteste l'image du *roundel*, devenue reconnaissable bien au-delà du territoire londonien (voir fig. 72, p. 319)[238]. Des abris ont notamment été dessinés par l'architecte Charles Holden, également à l'œuvre dans le métro londonien, tandis que des affiches vantent les services proposés, l'institution ayant recours à des artistes de renom, tel le photographe Man Ray, ou à des représentations frappant l'imaginaire, comme celle d'un tigre majestueux pour rappeler que le réseau d'autobus mène au zoo (voir fig 73, p. 320)[239]. A Londres, la fréquentation des réseaux est d'ailleurs en augmentation pendant les années 1930, quand elle stagne, voire baisse, à Paris. Un succès des transports londoniens que symbolise leur logo, décliné pour les différents modes, et que reprit, à sa naissance, la RATP, comme d'autres compagnies dans le monde (voir p. 473).

Fig. 72 – *Différents logos du* Board *(1934)*[240]

Les différents acteurs parisiens sont inspirés par la coordination outre-Manche. Les

[237] Le LPTB exploite les transports ferrés et routiers dans une zone d'un rayon de 30 *miles* autour de *Charing Cross*. Cette coordination est directement lisible dans l'exploitation. Par exemple, en cas de problème sur le réseau ferré lourd, métro ou train de banlieue, les voyageurs sont autorisés à monter à bord des véhicules de surface, la coordination entre les réseaux passant par des discussions aux différents échelons des machinistes aux inspecteurs (*Traffic circular*, circulaire n° 573 du 7 août 1935 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/6)).

[238] Franck Pick était le directeur exécutif du *Board* qui fut dirigé par l'ancien directeur de la LGOC, Lord Ashfield. Les personnalités qui marquèrent les transports urbains parisiens et londoniens de l'entre-deux-guerres sont d'ailleurs à l'opposé. Alors que Lord Ashfield, ancien de la LGOC, était respecté pour son expérience et son intégrité, André Mariage, ancien de la CGO, fut décrié pour son affairisme et son népotisme.

[239] Voir Green (O.) et Taylor (S.), *The Moving Metropolis, A History of London's Transport since 1800*, Londres, Laurence King Publishing, 2002, p. 198.

[240] Lawrence (D.), *A Logo for London. The London Transport Symbol*, Harrow, Capital Transport, 2000, p. 39.

communistes font ainsi une proposition en 1938 visant une réorganisation sur le modèle du *Board*, tandis que le secrétaire d'État aux communications de Vichy, Jean Berthelot, promoteur de la fusion des réseaux d'autobus et de métro, écrivit plus tard : « *n'[avions] nous pas le modèle du board des Transports de Londres ? Cet exemple du vieil Etat libéral qu'une mission du ministère [était] allée étudier sur place, [ferait] autorité*[241]. »

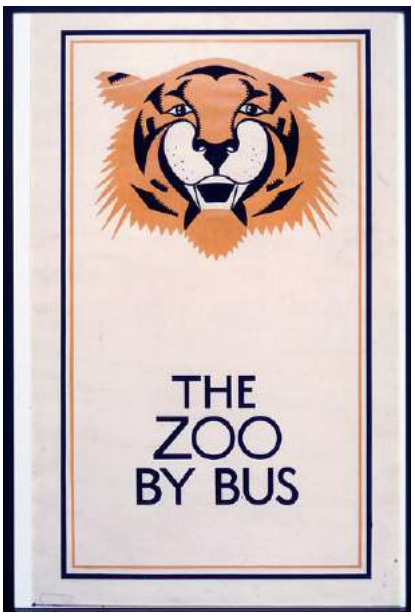


Fig. 73 – *Affiche du* Board *(*ca. *1930)*[242]

Le gouvernement du radical Camille Chautemps inaugure alors une période de politique plus autoritaire dans les transports parisiens, qui atteignit son paroxysme sous le régime de Vichy. Une hausse des tarifs, la première depuis 1930, est imposée par le décret-loi du 30 juillet 1937, puis suivie d'une seconde en novembre 1937, appliquée au 1er janvier 1938 (voir p. 329)[243]. Un nouveau comité de coordination est instauré, le Conseil général étant toujours plus dépossédé de son pouvoir. Le préfet de la Seine propose alors de supprimer les redondances restantes entre métro et autobus, mais la décision s'enlise.

Nous partageons ici l'analyse conduite par Michel Margairaz qui distingue trois obstacles à l'aboutissement de la coordination : la crise économique d'une part, les tensions administratives entre échelons de décision – État, Conseil général et Conseil municipal – d'autre part, mais également l'opposition entre deux conceptions de l'aménagement. Celle, défendue par les représentants de l'État, du suivi de l'urbanisation assurant des transports rentables en parachevant le Paris haussmannien selon une idée malthusienne de la ville finie, face à celle de l'accompagnement du développement, quitte à perdre en rentabilité

[241] Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir*, Paris, Robert Laffont, 1967, pp. 25-26.

[242] Visual Arts Data Service (`http://vads.ahds.ac.uk/`). Traduction personnelle de la version anglaise : « *le zoo en autobus* ».

[243] Le coût d'un trajet Opéra – Gare Saint-Lazare passe de 0,60 F (0,31 € de 2006) à 0,80 F (0,41 € de 2006), celui d'un trajet Gare de Lyon – Gare Saint-Lazare de 1,20 F (0,61 € de 2006) à 1,60 F (0,82 € de 2006).

au nom du service public, idée chère à un élu de gauche comme Henri Sellier ou de droite comme François Latour et à une majorité de conseillers généraux, également conscients de leurs intérêts locaux. Ces deux modèles opposés sont incarnés par la SNCF, création nationale visant à réduire les déficits des compagnies antérieures, et l'Office public d'habitations à bon marché du Département de la Seine (OPHBM), financé à perte par le Département, à des fins d'aménagement du territoire.

Nous estimons que cette opposition est particulièrement exacerbée dans le cas précis du réseau d'autobus qui fait ressortir plus spécialement les enjeux de territoire par la simplicité que semble revêtir le choix d'ouvrir ou, surtout, de fermer une ligne. Quand les élus locaux ont défendu les lignes desservant leur quartier, l'administration préfectorale a plutôt avancé l'idée que ces lignes ne devaient pas être maintenues au prix de pertes lourdes assumées par le Département. Une analyse prenant en compte l'essor urbain peut en revanche laisser penser que la position des élus, décriée comme clientéliste, pouvait, paradoxalement, s'avérer plus soucieuse de l'intérêt général à long terme[244].

C'est le ministre des finances Paul Reynaud, qui franchit une étape décisive vers la coordination, en imposant la vision libérale du pouvoir exécutif face aux élus locaux[245]. Tout commence avec le train de décrets-lois du 12 novembre 1938, qui reflète la volonté du ministre d'imposer la coordination « *par voie d'autorité* », selon ses propres termes[246]. En même temps qu'il augmente les impôts et généralise les heures supplémentaires à tarif abaissé, il impose aux collectivités locales de rétablir l'équilibre budgétaire des services de transport en commun, en augmentant les tarifs et en réduisant les services, et crée le CTP. Ce comité est dominé par les représentants de l'État et ouvert à des élus et aux trois exploitants principaux : SNCF, CMP et STCRP. Il est notamment compétent sur les questions tarifaires, de contexture des réseaux, d'horaires, d'infrastructures, de matériel et d'examen des budgets des concessionnaires, privant ainsi le Conseil général de ses prérogatives. Le but du comité n'est pas la remise à plat complète des conventions mais la coordination des réseaux et, surtout, l'unification des transports parisiens, inscrite dans un des décrets-lois comme devant intervenir avant le 1er juillet 1942, date à partir de laquelle le gouvernement serait en droit de l'instaurer d'autorité[247]. Deux lignes d'action sont à l'œuvre : l'une contre l'enlisement des discussions entre conseillers généraux, l'autre fondée sur l'idée qu'à chaque moyen de transport correspond un domaine de pertinence et qu'une hiérarchie des modes peut donc être établie. Cette étape institutionnelle constitue

[244] Albert Guérard avait pressenti ce problème dès 1929 : « *quatre-vingts conseillers de quartiers réunis sont toujours quatre-vingts conseillers de quartiers, même lorsqu'ils discutent des problèmes d'intérêt général. Leur premier principe est celui de la distribution : chaque quartier veut tirer sa fève du gâteau* » (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, *op. cit.*, p. 336).

[245] « *Notre tentative ne va pas non plus sans risque, car le domaine des transports parisiens a la même réputation honorable que la forêt de Bondy. [...] Qu'importe !* » (Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir*, *op. cit.*, pp. 25-26).

[246] Neiertz (N.), *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, *op. cit.*, pp. 141-142.

[247] L'inspiration de ces mesures vient de Jean Berthelot, directeur de cabinet du ministre des travaux publics radical socialiste, Anatole de Monzie, pour qui, coordonner, c'est « *mettre chacun des systèmes de transport à sa place logique, en considération des seuls besoins de la collectivité* » (*ibid.*, p. 26).

la matrice de la décision que prit finalement le gouvernement de Vichy de réunir en une seule entité les réseaux ferré et routier.

Le CTP est bien vite surnommé le *comité de la hache* au vu du programme d'élagage qu'il entend mettre en place, guidé par une logique malthusienne[248]. Il travaille d'abord à la définition de l'agglomération parisienne en la fondant sur la notion d'accessibilité : ensemble du territoire accessible en moins de 45 minutes par rail ou 70 minutes par autobus, ce qui correspond à la zone préalablement définie accrue de nombreuses communes de Seine-et-Marne, Seine-et-Oise et Oise. Les premières propositions de réduction de services reprennent celles qui avaient été rejetées par les élus en 1935-1936. Elles sont en réalité limitées[249]. Les trois élus présents au CTP, les socialistes Eugène Fiancette, Émile Cresp et Charles Joly se dressent contre ces mesures, que ce soit dans leur esprit ou leur manque de vision globale. Au-delà du CTP, les élus du Conseil général s'opposent à la suppression de lignes d'autobus ou à leur remplacement par des services rabatteurs. Le CTP procède à des réductions de personnel, largement contestées dans la presse ouvrière, et accroît le temps de travail des agents. Malgré le grand bruit qu'a provoqué la constitution du CTP, ses réalisations concrètes sont très marginales en raison de l'entrée en guerre[250]. Le virage autoritaire de la III^{e} République n'a pas eu le temps de concrétiser ses intentions. Vichy paracheva son œuvre.

Les réactions à la coordination : mieux cerner ce qu'est l'autobus des années 1930

Malgré ce manque de réalisations concrètes, ces longues discussions sur la coordination des transports parisiens sont particulièrement révélatrices de la nature des modes de transport telle qu'elle est perçue par les experts, élus, voyageurs et politiques des années 1930. C'est ainsi au cours de ces discussions sur la coordination que les projets attribuent un rôle toujours plus secondaire au réseau de surface, subordonné au mode ferré, simple rabatteur ou complément d'un réseau de métro qui ne peut s'étendre partout. Ainsi, dans son esprit et encore plus dans sa réalisation, le plan Jayot fonde la desserte de la banlieue sur les transports routiers, contrairement à la volonté de nombreux conseillers généraux, pas uniquement de gauche, de développer les axes ferrés nouveaux et d'électrifier ceux existants. Il ressort donc de la politique de l'entre-deux-guerres une situation très contrastée entre Paris et sa banlieue, qui, si elle n'est pas nouvelle, tend à se renforcer. Les prolongements de métro, purement radiaux, n'ont pas autant émancipé la banlieue qu'augmenté l'attrac-

[248] L'expression est probablement attribuable au conseiller socialiste Émile Cresp (Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, *op. cit.*, p. 181).

[249] Seuls 190 km de lignes, soit 10,23 % du réseau, sont concernés par des suppressions partielles ou totales et des transformations d'arrêts obligatoires en facultatifs, ce qui ne permet, *a priori*, de réduire que de moins de 5 % le déficit.

[250] Comme l'écrit Michel Margairaz, « *la montagne a accouché d'une souris* (*ibid.*, p. 182). Ce manque d'efficacité, plutôt lié à la conjoncture internationale qu'à un manque de volonté, fut regretté par Jean Berthelot, pour qui le CTP devint « *une sorte de parlement en miniature : on y bavarde beaucoup, et on aboutit peu* » (Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir op. cit.*, p. 26).

tivité de Paris[251]. Dans quelle mesure les réductions de service, notamment en banlieue, n'ont-elles pas alimenté une volonté de retour à la terre ou de renforcement de Paris et de rejet de la forme urbaine et politique banlieusarde ?

Parallèlement à ces questions, se forge l'identité d'un nouvel objet de transport, l'autobus de banlieue, dont l'image tend à déteindre sur son *alter ego* parisien. Ce sont ces objets que nous analysons à travers les réactions aux différentes pistes de coordination avancées dans les années 1930.

La consultation des élus par le CCTCRP sur les mesures qu'il préconise est révélatrice d'une opposition frontale : à quelques rares exceptions près, les réponses des conseillers, après avoir dénoncé le manque de cohérence du projet à l'échelle globale, s'intéressent aux lignes desservant la population qui les a élus pour revendiquer leur maintien[252]. Et ce, qu'ils soient élus de banlieue ou élus parisiens, ces derniers défendant souvent la très grande densité de transport dont jouit leur territoire par la nécessité de desservir les commerces, en période de crise. Alors que le CCTCRP s'attaque à la redondance, pour nombre d'élus, elle n'existe pas, puisque métro et autobus sont différents et complémentaires, y compris sur des itinéraires communs.

Un regard à l'échelle locale permet d'appréhender la complexité de la tâche de coordination. Ainsi, cette idée de redondance, mise en avant par de nombreux élus, dont Pierre Sémard, mérite d'être nuancée (voir fig. 74, p. 324)[253]. Certaines lignes doublant un tronçon de métro ne sont pas pour autant déficitaires tandis que la suppression d'autres ne donnerait pas lieu à un report mécanique sur ce mode, comme celles fréquentées par des touristes. Le cas le plus emblématique est celui de la ligne 5 (Clichy – Nation). Si l'administration affirme que « *la ligne 5 est, avec la ligne E, celle des lignes de surface qui concurrencent le plus le métropolitain, [son] tracé se [superposant] exactement à celui d'une ligne métropolitaine dont le rendement est loin d'être maximum* », cette ligne enregistre un bénéfice annuel de 45 000 F (27 316 € de 2006) et sa suppression augmenterait le déficit ![254]

Le processus de marginalisation de l'autobus ne se fonde donc pas tant sur les éléments financiers que sur une représentation partagée par beaucoup, que l'autobus peut et même doit être remplacé par le métro, partout où les réseaux se superposent. Dans quelle mesure

[251] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, p. 155.

[252] Voir les réactions des conseillers dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/28.

[253] La suppression des services de surface doublant le métro est le premier objectif avancé lors de la première séance du CCTCRP (séance du CCTCRP du 8 juin 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224)). La substitution d'autobus aux tramways avait pu être comprise comme une façon d'améliorer la coordination en supprimant les doublons par modification des itinéraires, ce qui ne fut que marginalement le cas.

[254] AP, Pérotin/10 331/56/1/183. La suppression de la ligne 5, doublant la ligne n° 2 est une revendication de la CMP depuis les années 1920. Jugeant la capacité du métro suffisante, la CMP prévoit même, en cas de problème d'allonger ses quais de 75 à 105 m (« *Le problème de la circulation dans Paris et les transports en commun* », *ca.* 1930 (ARATP, 1G 6)). Les cas des lignes C (Neuilly (Pont de la Jatte) – Place Daumesnil) et E (Madeleine Bastille) sont similaires.

[255] Auguet (G.) et Sémard (P.), *Proposition tendant à la réorganisation et à la coordination des transports dans la région parisienne*, *op. cit.*, p. 39.

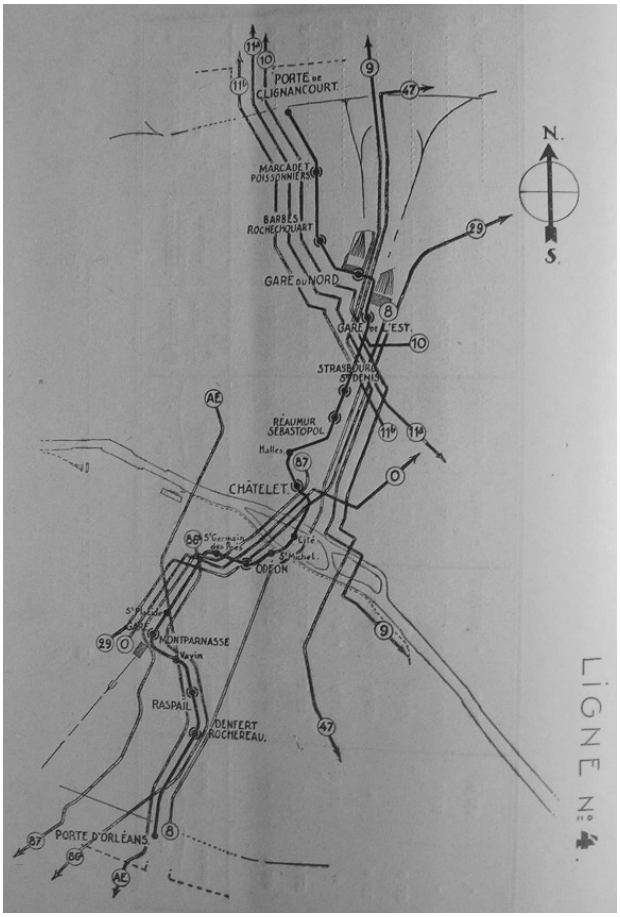


Fig. 74 – *Les lignes de surface doublant la ligne de métro n° 4 d'après les conseillers généraux Pierre Sémard et Gaston Auguet (1938)*[255]

cette idée est-elle liée aux infrastructures concrètes et palpables du métro ? Ce type de conception est celle, par exemple, d'un Jean Berthelot. Elle est renforcée par la CMP, qui milite depuis le remplacement des tramways en faveur d'une réduction du réseau de surface au nom des économies, de la rationalisation et de la circulation. Ne tente-t-elle pas ainsi de faire oublier que le réseau de métro ne peut que difficilement évoluer dans sa configuration ? Se trouve ainsi illustré le fait récurrent que la souplesse, réelle ou ressentie, d'un mode de transport joue contre lui-même.

Mais la véritable question est qu'effectivement une certaine partie des voyageurs préfère les modes de surface, ce que reconnaît la CMP elle-même[256]. Pour rendre le métro attractif, elle propose des travaux très concrets et lisibles : amélioration des correspon-

[256] Comme l'écrit l'un de ses cadres, « *nombre de Parisiens donnent encore la préférence aux transports en surface, pour éviter ces petits ennuis du Métropolitain : transbordements, couloirs à parcourir, escaliers à descendre ou à gravir* » (« *Le problème de la circulation dans Paris et les transports en commun* », *ca.* 1930 (ARATP, 1G 6)). Comme le reconnaît la CMP, à la gare Saint-Lazare, qui déverse jusqu'à 45 000 banlieusards à l'heure, à peine le quart de ceux-ci prennent alors le métro. Les autres utilisent les transports de surface ou se rendent à pied à leur destination. Saint-Lazare, cœur du réseau routier, est l'exemple qu'un modèle fondé sur les transports de surface peut trouver sa pertinence, malgré des encombrements forts. A Saint-Lazare, comme dans les autres gares, le métro paye ici ses liaisons mal établies avec les quais du chemin de fer, liées à la genèse douloureuse du projet. L'utilisation massive de l'autobus à la sortie de la gare Saint-Lazare par la foule des banlieusards est visible sur le film de 1928 FI, *Paris express*.

dances, mécanisation des trajets souterrains... Elle envisage même de nouvelles lignes dans la zone centrale pour la décongestionner[257]. L'objectif de la CMP est de capter la moitié des voyageurs de surface. L'enjeu se situe également en banlieue, « *M. Raoul Dautry [, directeur du réseau de l'État, voyant] d'un très mauvais œil le public préférer nos autobus à ses chemins de fer [en banlieue ouest]* », selon Charles Joly[258].

Comme l'indique un rapport fait au CCTCRP en 1937, alors que le métro a réduit son trafic – - 1,3 % de 1931 à 1936 –, malgré une augmentation de la longueur du réseau, la STCRP a augmenté largement son offre – 7,9 % de 1931 à 1936 – en raison de l'augmentation de la capacité et de la vitesse des autobus[259]. La recette par voyageur, quasi stable de 1931 à 1936, est de l'ordre de 60 centimes (0,36 € de 2006) pour la CMP, alors qu'elle est de 80 centimes (0,48 € de 2006) pour la STCRP, ce qui peut faire apparaître le métro comme le moins efficace pour la résorption des déficits. D'autant que si le métro présente des réserves de capacité dans Paris, elles semblent inutiles, puisque la population *intra muros* décroît et la crise économique réduit la mobilité. Pour un voyageur achetant ses tickets en carnets, le tarif d'un trajet court, comme aller d'Opéra à Saint-Lazare, en autobus est de 60 centimes (0,36 € de 2006), contre 70 centimes (0,42 € de 2006) en métro, mais 1,20 F (0,72 € de 2006) pour un trajet long, comme aller de Saint-Lazare à la gare de Lyon. Ainsi, comme le conclut ce rapport[260] :

> *La population marque une certaine tendance à abandonner les transports souterrains au bénéfice de la surface, alors que les premiers, grevés de dépenses fixes très élevées, sont menacés de voir s'accroître le déficit que supportent, en définitive, la Ville et le Département.*
> *Pendant longtemps, le Métropolitain a eu, d'une façon marquée, l'avantage de la vitesse. Actuellement, et d'une manière générale, cet avantage ne se manifeste que pour les longs trajets ou lorsque l'intensité de la circulation dans les quartiers du centre ralentit la vitesse des autobus.*
> *Ajoutons que le public répugne aux transbordements et donne sa préférence à l'autobus lorsque son parcours est direct.*

Ce débat très vif, opposant défenseurs du métro et défenseurs de l'autobus, est alimenté par plusieurs types d'arguments mais a systématiquement remis en question l'autobus et non le métro[261]. Les partisans du métro s'appuient sur des arguments techniques, comme sa très grande capacité, et financiers, comme son faible coût au voyageur et la nécessaire

[257] *Idem.* Ce document comporte également le projet de réseau à grand gabarit express, préfigurant les lignes A, B et C de RER.

[258] Joly (C.), *Note complémentaire concernant les décrets-lois et les transports*, *op. cit.*, p. 3.

[259] « *Rapport au Comité de coordination* », 1937, *passim* (ARATP, 1G 7). Ce document utilise un nouvel outil de mesure de l'offre : la place.kilomètre offerte (PKO), rendant mieux compte de la réalité que l'ancienne grandeur, la voiture.kilomètre (VK). Ces chiffres méritent quelques précisions. A fréquentation sensiblement égale, le métro présente une offre de service près de deux fois plus importante, puisque le métro offre 3,6 fois plus de place que sa fréquentation réelle, quand la STCRP n'en offre que 2,8 fois plus.

[260] *Ibid.*, p. 8.

[261] La virulence du débat se reflète dans la presse, comme en témoigne une expression comme « *le "massacre" des lignes d'autobus* » (Cornille, (A.), « Le Comité des transports se prononce sur des documents incomplets », *Le populaire*, 15 mars 1939). Plusieurs phénomènes expliquent que la coordination se soit plus spécialement intéressée aux transports de surface. Le contexte de réduction des services routiers pour garantir la survie des services ferrés est l'esprit général du décret-loi du 19 avril 1934 et s'explique par les intérêts financiers de l'État, qui garantit le déficit ferroviaire. Plus précisément, dans le cas parisien, le déclassement de lignes était « *pratiquement et juridiquement [inopérant]* » dans le cas de la CMP, alors qu'il était possible dans celui de la STCRP (« Le budget de la Ville de Paris », *L'information*, 31 décembre 1935).

rentabilisation des lourds investissements mobilisés pour sa création. En revanche, la STCRP et les partisans de l'autobus s'appuient souvent sur une préférence collective donnée à ce mode par le public, alors même que la fréquentation stagne ou décline, ce marasme concernant également le métro[262]. La nature des arguments en faveur de la surface est donc plus proche des pratiques des passagers ou de ce que des porte-parole, élus, cadres d'exploitation ou voyageurs envoyant une plainte, estiment être le goût des Parisiens. Ces éléments sont plus sensibles, dans la mesure où ils font appel à la valeur qu'attachent les voyageurs aux modes qu'ils empruntent[263].

L'autobus est d'abord défendu en tant qu'outil de travail, à propos des cartes ouvrières, de l'étendue des services, des pointes du midi permettant de rentrer manger chez soi… A la défense des lignes d'autobus se mêle d'ailleurs celle des agents de la STCRP, dont les emplois sont menacés et qui sont également la cible de la politique malthusienne engagée[264]. Se renforce ainsi le pôle d'opposition au CTP constitué par le mouvement communiste, s'instituant défenseur des intérêts des ouvriers clients du réseau d'autobus et des agents de la STCRP. Néanmoins, au cours du débat se constitue progressivement l'image d'un autobus destiné au transport de certaines franges de la population, aisées et désireuses de confort ou socialement plus faibles[265]. Les défenseurs de l'autobus contribuent ainsi à forger l'idée qu'il s'agit d'un mode de marginaux, ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas prendre ce mode dominant qu'est le métro. Même lorsqu'ils entendent décrire les utilisateurs de l'autobus dans toute leur diversité, les éléments liés à l'agrément du paysage sont sous-jacents, comme dans ce long texte de Léon Maria, un des porte-parole des voyageurs[266] :

> *Métro et autobus ne se font pas la concurrence que l'on croit :* ***ils ne répondent pas aux mêmes besoins.*** *C'est faire un faux calcul que d'escompter récupérer en souterrain la totalité de la clientèle abandonnée en surface.*

[262] La baisse de fréquentation, du réseau routier comme du réseau ferré, ne se traduit probablement pas par une baisse équivalente de la mobilité globale. Par exemple, comme l'explique le conseiller socialiste Armand Leroux, face aux fréquences d'autobus réduites, pour rentrer le midi chez soi, les habitants de Vaugirard se regroupent à cinq ou six pour prendre un taxi (*BMO*, 16 mars 1939).

[263] C'est ainsi que Georges Thibout, conseiller centriste de Saint-Mandé, en appelle à la mémoire, à l'héritage de « *l'ancien tramway à accumulateurs et même de l'antique omnibus hippomobile "Saint-Mandé-Louvre"* » pour défendre la ligne 3 (Saint-Mandé (Demi-Lune) – Louvre) (lettre de Georges Thibout au président par délégation du CTP du 21 février 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105)).

[264] Sur ce point voir Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, *passim* et les coupures de presse du carton ARATP, 1G 8.

[265] En témoignent, en 1939, ce courrier reçu par la STCRP :

> *J'ai chez moi des jeunes filles qui assistent au moins deux fois par semaine le soir a la Comedie Francaise et nous nous trouvons terriblement atteintes par la suppression de l'autobus 12 [(Gare d'Auteuil – Place Voltaire)], les autres lignes étant trop éloignées et le métro [présentant] un changement long et pénible*

(plainte de Vincent du 22 mars 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105))
Et celui-ci, envoyé au conseiller conservateur du VIII[e] arrondissement, Charles des Isnards :

> *Nombre de personnes [. . .] ne peuvent faire emploi du Métro : celles plus spécialement affectés du cœur, des voies respiratoires, des jambes et toutes autres d'ailleurs ; et il devient quelque peu inhumain d'obliger ces demi-malades – pour ne pas dire ces infirmes – à employer un mode de locomotion qui ne peut qu'accentuer leurs infirmités !*

(plainte du 21 février 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105))

[266] Maria (L.), « Après les décrets-lois relatifs aux transports parisiens, alors?… Tous à pied ou tous dans le trou?… », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 38, décembre 1938.

> *Tel, qui monte volontiers dans l'autobus passant à sa portée, d'où il peut jouir du spectacle de la rue [...] ne se résoudra jamais à prendre l'utile mais non agréable métro.*
> *Il est, d'autre part, nombre de voyageurs pour lesquels le métro n'est pas praticable. Ce sont tous ceux – mutilés, malades, femmes enceintes ou avec enfants en bas âge – auxquels leur état ne permet pas de monter ou de descendre des escaliers, arpenter des couloirs interminables, et s'exposer à la bousculade des foules qui, à certaines heures, assiègent les trains. Privera-t-on ces pauvres gens, qui n'ont pas généralement les moyens de se payer des taxis, de toute possibilité de déplacement ?*
> *Les transports de surface [...] sont pour la vie du commerce parisien d'une utilité incontestable, non seulement parce qu'ils donnent à leurs voyageurs l'occasion d'admirer au passage telle devanture, tel étalage de noter telle réclame.*

Ressort également l'idée que l'autobus est, simultanément, un mode de luxe. Non pas d'un luxe individuel, mais d'un luxe collectif. Quand des élus affirment qu'« *on ne peut imposer aux usagers d'emprunter exclusivement le métro* », nombreux sont ceux qui pensent que la société parisienne en crise ne peut plus se permettre de s'offrir ce luxe[267]. Cette défense de l'autobus n'est d'ailleurs pas exempte d'une certaine nostalgie, voire d'une tentation aristocratique de se distinguer de la masse populaire du métro.

Dans le monde des experts, ce débat contribue à modeler une vision hiérarchisée des modes de transport. L'image d'un mode lourd, le métro, qui remplirait les principaux besoins de mobilité, et d'un mode secondaire et souple, l'autobus, qui ne serait là que pour compléter le réseau ferré, est directement issue de ces discussions des années 1930, à une époque où pourtant les deux compagnies, STCRP et CMP, transportent environ le même nombre de voyageurs. Paradoxalement, cette hiérarchie est alimentée par certains cadres de la STCRP eux-mêmes, comme le directeur Gagne, qui insiste, notamment pour Paris *intra muros*, sur l'idée de « *laisser au Métropolitain la priorité pour le transport de voyageurs à long parcours*[268]. » Il est ainsi possible de poser l'hypothèse que la STCRP a partiellement abandonné l'autobus parisien pour se concentrer sur certaines lignes de banlieue, qu'elle jugeait rentables et où il se posait en véritable héritier du tramway.

Dans ce contexte, trois grands défenseurs de l'autobus sont actifs : la STCRP, tout de même, les élus, et les voyageurs. La compagnie envisage elle-même des mesures permettant d'améliorer le réseau de surface[269]. Certains de ses cadres, empreints de l'état d'esprit qui

[267] « *Examen des propositions du mémoire préfectoral du 23 novembre 1937 sur la coordination des réseaux de transport* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/183).

[268] Note STCRP/DEC/5 918 du 19 décembre 1938 (ARATP, 1R 288). Le trajet moyen en métro est alors de 5 km, cette estimation étant obtenue par analyse des billets jetés dans les corbeilles des stations. Il est estimé au plus à 3,5 km pour la surface (rapport au CCTCRP de 1937 (ARATP, 1G 7)).

[269] Sa direction interroge ses cadres d'exploitation en janvier 1938 :
– Pour A. Belet, chef du mouvement du groupe sud, il faut procéder à l'augmentation de la vitesse commerciale, en particulier en banlieue, à l'augmentation du confort, notamment lié à la conduite et aux vibrations et accélérations, diffuser des plans de lignes avec l'ensemble des rues et non un simple schéma, prolonger les services ouvriers et créer des sections locales (note STCRP/Groupe Sud/73 du 19 janvier 1938 (ARATP, 1R 288)) ;
– Pour Louis Lagarrigue, chef du mouvement du groupe est, il faut procéder à l'extension des services ouvriers, améliorer la publicité, augmenter la vitesse commerciale par la suppression d'arrêts et améliorer le confort, notamment par le remplacement des Schneider H. Pour lui, « *il est hors de doute que le réseau T.C.R.P. en surface n'est pas assez connu du Public susceptible d'utiliser [ses] voitures* » (note STCRP/DEC/1 592 de janvier 1938 (ARATP, 1R 288)). Il prône la

avait dominé les années 1920, sont plus enclins à s'adapter aux besoins des voyageurs qu'à adapter les voyageurs à leur réseau[270]. La STCRP s'intéresse notamment à l'outil tarifaire, qui ne dépend pas d'elle mais qui est un levier essentiel de la politique des transports. Une étude des tarifs spéciaux dans différentes villes montre ainsi que Londres a une grille tarifaire très en avance, avec des tarifs pour écoliers le dimanche, des tickets illimités en soirée, des tarifs réduits aux heures creuses...[271] Le renchérissement relatif des transports, en raison de la crise économique est en effet une des raisons de leur désaffection[272].

Parmi les élus, le plus virulent, membre du CTP, est Charles Joly, élu de La Chapelle[273]. Il est aussi le plus inventif et n'hésite pas à dénoncer la technocratie autoritaire dans une campagne de questions au Préfet de la Seine, où il emploie le décentrement rappelant *L'ingénu* de Voltaire[274]. Son personnage, le Huron, découvre avec étonnement les mœurs parisiennes en matière de transport au cours du printemps et de l'été 1939, non sans accents ironiques et latouriens[275] :

> *Huron, votre réquisitoire contre les techniciens et la technocratie montante et quasi déferlante a suscité des mouvements divers.*
> *– J'avais tort ? Ils n'ont pas d'œillères, ils ne ramènent pas tout à leur science qui n'est cependant qu'un petit livre de recettes de cuisine. Ils ne se réclament pas de Descartes pour l'expérimentation et ce n'est pas le bon sens qui est pour eux la chose du monde la plus rare, ils ne se croient pas dans l'absolu alors qu'ils ne sont que dans le conditionné ?*

Enfin, l'un des aspects les plus intéressants mais les moins documentés de la contestation de la coordination telle qu'elle s'organise est la mobilisation des voyageurs. S'il n'est pas nouveau d'avoir des mouvements regroupant les utilisateurs de tel ou tel mode de transport ou de telle ou telle ligne, il est remarquable que ces mouvements aient un certain poids. Alors que ce type d'actions est souvent sans influence réelle quant aux décisions prises, elle trouve là une concrétisation importante : le report de la hausse tarifaire voulue par le gouvernement du radical Edouard Daladier, qui mène à partir du printemps

diffusion de plans *intra muros*, alors que les changements fréquents de configuration du réseau à l'époque de la substitution ont conduit à périmer rapidement les plans affichés. Il propose aussi de vendre à bas prix un guide sommaire de la banlieue.

[270] En témoigne ce court épisode. Face aux chutes de fréquentations enregistrées les jours fériés, la DECE envisage de créer quatre réseaux distincts et temporellement distribués : « *réseau de travail les jours ouvrables* », « *réseau du soir* » à partir de 20 h 30, « *réseau de la nuit* » de 1 h à 5 h et « *réseau des jours fériés* » jusqu'à 21 h (note STCRP/DECE/194 du 2 février 1934 (ARATP, 1R 288).). Ce à quoi la DEC s'oppose fermement :

> *La stabilité des lignes du réseau est [...] une condition indispensable à la conservation de la clientèle. [...] Loin d'être le rôle de la Société de modifier les habitudes de ses clients, il lui appartient d'étudier leurs besoins et leurs goûts et de mettre à leur disposition des moyens de transport qui leur donnent toute satisfaction. Les services de tramways et d'autobus doivent s'adapter au trafic ; contraindre les usagers à s'accommoder des moyens de transport qu'on voudrait bien leur offrir serait une mesure au 1^er^ chef anticommerciale, la plus propre en tout cas à développer la concurrence des taxis.*

(note STCRP/DEC/4 274 du 26 avril 1934 (ARATP, 1R 288)).

[271] « *Mesures susceptibles d'accroître le nombre de voyageurs* », *ca.* 1938 (ARATP, 1R 288).

[272] Avant la crise, les ouvriers représentent environ 18 % des voyageurs. Au cours des années 1930, ce taux passe à environ 14 % (« *État des voyageurs transportés* », *ca.* 1938 (ARATP, 1R 288)).

[273] Il n'est pas seul comme en témoignent les nombreuse plaintes des maires de banlieue reçues par la STCRP (note STCRP/DEC/1 864 du 1^er^ mai 1939 (ARATP, 1R 288)).

[274] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/105.

[275] Question écrite du conseiller socialiste Charles Joly, *BMO*, 11 juillet 1939.

1938 une politique de réaction à la suite de la chute du Front populaire. Le Comité des usagers des transports de la région parisienne est en effet né en 1938, en raison des menaces d'augmentation des tarifs. Il regroupe des mouvements de tous ordres, toutefois marqués à gauche ou partageant des idéaux humanistes : CGT, Parti radical socialiste, Union socialiste et républicaine, Parti socialiste, Parti communiste, Secours populaire, Comité mondial des femmes, Comité des chômeurs, Mouvement paix et liberté, Association républicaine des anciens combattants, Ligue des droits de l'homme, Amicale des vieux travailleurs, Confédération du petit commerce, Maison de la culture, Fédération ouvrière et paysanne et Fédération des locataires[276]. Par le biais de pétitions, de réunions publiques, d'articles dans leur bulletin ou dans d'autres journaux comme *L'Humanité*, et grâce au relais politique de Charles Joly et Émile Cresp ou du député communiste de la Seine Marcel Gitton, ces voyageurs parviennent à faire entendre leur opposition à la hausse prévue[277]. Les communistes Pierre Sémard et Gaston Auguet, trouvent d'ailleurs un écho favorable de la STCRP et de la CMP à leur proposition de tarification par zone[278]. En réalité, à travers le *comité de la hache*, la bataille est livrée indirectement contre le ministre des finances, Paul Reynaud, qui annonce lui-même le moratoire sur les tarifs. A-t-il craint une baisse de trafic alors que cette hausse devait intervenir seulement quelques mois après la précédente ?[279] Soulignons ici la force de l'opinion publique, qui reflète, sur ce dossier précis, la vitalité des mouvements militants et politiques au cours des années 1930, en l'occurrence de ceux ancrés à gauche, impliqués dans le Front populaire et qui tentent de poursuivre sa visée sociale en exerçant une pression sur un pouvoir qui n'est plus entre leurs mains.

Une des solutions défendues par les forces extérieures à la coordination, voyageurs et élus marginalisés, est l'instauration de la correspondance entre métro et autobus[280]. Partant du constat que le déficit est principalement lié au fonctionnement à vide pendant les heures creuses, le conseiller républicain de gauche du quartier de Notre-Dame, Georges Lemarchand, propose d'instaurer la correspondance durant ces périodes et de supprimer simultanément l'exploitation des tronçons du réseau de surface doublant le métro[281]. La solution est également proposée pour permettre la suppression des services du soir. Mais

[276] Voir la lettre du Comité de défense des usagers des transports du XV^{e} arrondissement au Préfet de la Seine du 26 mai 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105).

[277] Voir, par exemple, Gitton, (M.), « L'augmentation des transports en échec », *L'Humanité*, 15 mars 1939. *L'Humanité* avait donné, par exemple, un large écho aux propositions de Pierre Sémard : une enquête sur 10 numéros fut ainsi publiée du 3 au 18 août 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/68).

[278] Voir Caron, (S.), « Des propositions concrètes », *L'Humanité*, 19 août 1938. Voir également les échanges avec la STCRP et la CMP à ce propos dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/68.

[279] Il y avait déjà eu une hausse au 1er janvier 1938, le billet d'autobus passant de 0,80 F (0,36 € de 2006) à 0,90 F (0,40 € de 2006), celui de métro de 1 F (0,45 € de 2006) à 1,10 F (0,49 € de 2006). La hausse repoussée portait le billet d'autobus à 1,20 F (0,54 € de 2006) et celui de métro à 1,50 F (0,67 € de 2006). La menace d'une baisse de trafic était l'un des arguments de Léon Maria, président du Comité de défense des voyageurs en T.C.R.P., d'après qui les voyageurs habituels ne pouvaient plus s'offrir les transports en commun et allaient à pied.

[280] « *Henri Sellier estime qu'il y a lieu d'admettre une fois pour toutes le principe du transbordement et de la correspondance si l'on veut réaliser des économies* » (séance du CCTCRP du 3 mars 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224)).

[281] *BMO*, 14 juillet 1937 (ARATP, 1R 288).

elle est rejetée au motif qu'elle « *aboutirait à un abaissement des tarifs, par conséquent à une diminution des recettes et à une augmentation du déficit d'exploitation* », selon Louis Bacqueyrisse[282]. Le problème vient plutôt du remaniement du réseau de surface que nécessiterait l'introduction de la correspondance et des rivalités entre CMP et STCRP, le système de correspondance à la surface existant jusqu'en 1910 ayant notamment été supprimé en raison de la difficile redistribution des recettes aux différents exploitants. Pourtant, grâce à Émile Jayot, la double question de la correspondance entre véhicules de surface et entre surface et souterrain est étudiée[283]. Elle ne trouve cependant pas de concrétisation, alors même que les suppressions partielles de services et réductions de services ouvriers posent des problèmes complexes de correspondance et de tarification, les voyageurs étant bien souvent victimes de ces mesures[284].

Éléments d'une politique de relance par un accroissement de l'offre, l'instauration de la correspondance, l'augmentation des services et la baisse des tarifs ne pouvaient être décrétées par des décideurs à la ligne de conduite malthusienne. Léon Maria, comme d'autres, fustige ainsi en décembre 1938 « *la formule néfaste [. . .] :* ***augmenter les tarifs et réduire les services*** » au nom d'un service public accessible à tous et alors qu'une hausse tarifaire a finalement été imposée en novembre 1938[285]. Ce service public dont l'image se dégrade au fur et à mesure que celle de son patron se trouve décriée dans la presse.

Accusation d'affairisme et service public : la face sombre de l'empire Mariage

Aux obstacles de la coordination, qui concernent les différents modes, viennent s'ajouter, à la fin des années 1930, des difficultés spécifiques à la STCRP, liées à sa gestion. Trois types de critiques ont été adressées à André Mariage et ses adjoints[286]. Ils sont d'abord accusés d'exploiter le réseau au profit de la STCRP et aux dépens du Département, ce qui est moins vrai après la révision du contrat d'affermage en 1932.

Ils sont ensuite attaqués par les syndicats de personnel et la constellation communiste en raison du durcissement des relations entre patrons et employés au sein de la compagnie sous la pression de la crise économique. Alors que dans sa maîtrise d'histoire, Éric Bail a souligné le caractère policé des revendications syndicales, l'absence de mobilisation des agents lors des grands événements ouvriers de la période et la préférence marquée pour les

[282] Séance du CCTCRP du 13 juin 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224). A Berlin cette mesure n'a pas eu l'effet d'entraînement escompté.

[283] *Idem.*

[284] Voir, par exemple, la pétition des voyageurs de la ligne 11 B (Pierrefitte (avenue du général Gallieni) – République) du 7 janvier 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/136).

[285] Maria (L.), « Après les décrets-lois relatifs aux transports parisiens, alors ? », *art. cit.* Au 24 novembre 1938, le billet d'autobus passe de 0,90 F (0,40 € de 2006) à 1,05 F (0,47 € de 2006), celui de métro de 1,10 F (0,49 € de 2006) à 1,30 F (0,58 € de 2006).

[286] La dénonciation des conflits d'intérêt et de l'affermage avantageux de la STCRP n'est pas nouvelle et se retrouve dans la presse du milieu des années 1920. Voir, par exemple, « Les relations de la T.C.R.P. », *Le journal du commerce*, 22 avril 1926 ou « Le monopole privilégié de la S.T.C.R.P. », *Le journal du commerce*, 13 mai 1926.

rassemblements silencieux dans les dépôts plutôt que pour les manifestations violentes, les années précédant la guerre marquent un tournant vers une radicalisation de ces relations[287]. Il est vrai que la direction ne tient que très peu compte de l'avis des agents, n'ayant aucune incitation à le faire. Si certains mouvements de grève ont lieu, ils sont toujours assez courts et surtout fortement réprimés, André Mariage ayant pour politique de révoquer les principaux grévistes. Ainsi, après la grève du 1er mai 1924, visant l'obtention d'un jour férié, la direction suspend 280 agents, avant de les réintégrer progressivement. Ce jeu est encore à l'œuvre lors des conflits ultérieurs, en juin 1928 et, surtout, en novembre 1938 (voir p. 337). Le statut plutôt avantageux des agents, qui bénéficient de l'assimilation au personnel départemental, de 21 jours de congés et d'une retraite à 55 ans pour 25 ans de service en exploitation, fait figure de contrepartie de relations hiérarchiques tendues. La presse militante concourt donc à forger d'André Mariage une image de patron « *démagogue* » et « *antisocial*[288]. » La revendication de la réintégration des agents évincés après avoir participé à des mouvements de grève devient un thème récurrent des journaux ouvriers.

Enfin, André Mariage est accusé d'affairisme et de népotisme, son frère Paul étant à la tête de la DEC, son fils Pierre déjà présent au conseil d'administration, devenant l'un des directeurs à compter du 2 octobre 1940[289] Accusations en partie fondée, puisque Dominique Larroque a rendu explicite l'existence de liens privés entre la famille Mariage et les industries de l'automobile, notamment Renault, qui ont été actifs, et d'ailleurs dénoncés alors, lors de la substitution d'autobus aux tramways[290]. L'empire Mariage était formé de liens étroits entre différentes compagnies qui partageaient intérêts financiers, administrateurs et directeurs : Tramways de Toulouse, TNL, SITA, Société béarnaise de transport automobile.... La presse dresse d'ailleurs des parallèles acerbes entre le traitement réservé aux employés et celui réservé aux membres du clan Mariage, accusé d'appartenir aux 200 familles, retrouvant là la lutte des gros contre les petits que recèle ce mythe dont l'épanouissement remonte justement au Front populaire, comme l'a montré l'historien André Gueslin[291]. Au sein de la compagnie, Louis Bacqueyrisse, n° 2 de la STCRP depuis sa création, entre ouvertement en conflit avec André Mariage au moment de la déroute française. Il dévoile alors les arrangements financiers du clan au conseil d'administration puis dans la presse[292]. Sans vouloir réhabiliter la gestion d'André Mariage, soulignons toutefois que ces attaques furent éconduites par le Tribunal de première instance de la

[287] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 82-83.

[288] Dupoitou, « La S.T.C.R.P. sera-t-elle enfin débarrassée de M. Mariage ? », *Le cri du peuple*, 11 février 1941. Voir les nombreux articles sur les relations sociales au sein de la STCRP à la fin des années 1930 dans le carton ARATP, 1G 8.

[289] Circulaire STCRP n° 88 du 2 octobre 1940 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[290] Voir Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles*, *op. cit.*, pp. 131-133.

[291] Delhomme (M.), « M. André Mariage est un bon père de famille », *Le cri du peuple*, 7 janvier 1941 ; sur le mythe des 200 familles, voir Gueslin (A.), *Mythologies de l'argent. Essai sur l'histoire des représentations de la richesse et de la pauvreté dans la France contemporaine (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Economica, 2007, pp. 37-69.

[292] Il s'agit notamment d'un jeu financier à propos des TNL. Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/254 et Dupoitou, « Un chef qui avait vu clair », *Le cri du peuple*, 26 mars 1941.

Seine en mai 1941[293].

Le système de l'autobus n'est donc pas exempt d'un des traits de ces années 1930, l'affairisme. De même est-il directement touché par la crise et les tensions qu'elle génère, notamment dans les relations sociales au sein des entreprises. Ces constats incitent à nous interroger sur l'adéquation entre l'autobus, comme mode de transport urbain, et la société parisienne de l'entre-deux-guerres, dans ses aspirations comme dans ses réalisations.

III. L'autobus, un mode de transport en adéquation avec la société parisienne de l'entre-deux-guerres ?

Ce système des transports parisiens qui navigue entre volonté de changement et immobilisme semble refléter l'esprit des années 1930, superposition de soif de modernité et d'inertie sur fond de crise économique, d'exaltation politique et de tensions exacerbées. Une époque ambiguë s'il en est, celle du Front populaire et des ligues, celle de l'explosion de la culture de masse et de l'importance des élites agitées. L'autobus, colosse aux pieds d'argile, rappelle l'image d'une France qui perd alors la domination qui était la sienne en matière de réseau routier depuis le XVIII^{e} siècle et d'automobile depuis 1900, refusant la modernité incarnée par les autoroutes que d'autres pays, l'Italie, les États-Unis et l'Allemagne, construisent à l'époque[294]. Elle offre le visage d'un pays plutôt figé, comme l'illustre cet extrait de *L'étrange défaite* de l'historien Marc Bloch[295] :

> *Ce qui vient d'être vaincu en nous, c'est précisément notre chère petite ville. Ses journées au rythme trop lent, la lenteur de ses autobus, ses administrations somnolentes, les pertes de temps que multiplie à chaque pas un mol laisser-aller, l'oisiveté de ses cafés de garnisons, ses politicailleries à courtes vues, son artisanat de gagne-petit, ses bibliothèques aux rayons veufs de livres, son goût du déjà vu et sa méfiance envers toute surprise capable de troubler ses douillettes habitudes*

Si ce que Marc Bloch décrit ici s'applique aux petites villes, il dénonce précédemment l'esprit « *petit-bourgeois* » qu'il a trouvé jusque dans les cercles les plus parisiens[296]. Il est donc légitime de se poser la question du lien entre cet esprit des années 1930, pour partie petit-bourgeois, et le véhicule qui pourrait l'incarner : l'autobus. Nous proposons de l'analyser en nous centrant successivement sur la culture des voyageurs et des agents, sur les questions de massification, qui posent le problème du rapport à l'industriel et à l'artisanal, puis sur le lien dialectique qu'entretient l'autobus à la modernité. Enfin, nous

[293] Lettre du procureur de la République au préfet de la Seine du 14 mai 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[294] Comme l'explique Mathieu Flonneau, ce décrochage est incarné par le projet de fête de la route, pro-rural et passéiste, proposé par l'architecte André Granet pour l'Exposition de 1937 ou par les défaites françaises en sport automobile à la même époque. Le contraste est saisissant avec l'exposition *Futurama* organisée par GM à l'occasion de l'exposition universelle de New York en 1939.

[295] Bloch (Marc), *L'étrange défaite, témoignage écrit en 1940*, Paris, Société des éditions Franc-tireur, réédition *in L'histoire, la guerre, la résistance*, Paris, Gallimard, 2006, p. 634.

[296] *Ibid.*, p. 626.

entendons souligner l'enjeu majeur que représente l'autobus au cours des années 1930 par sa grande visibilité au sein de la société parisienne, jusques et y compris sur la scène politique, comme l'illustrent les événements de février 1934.

A. Voyageurs et agents, une culture de l'autobus

L'entre-deux-guerres voit l'autobus s'établir sur l'héritage de l'omnibus tout en forgeant sa propre culture, qui passe aussi bien par des signes et des gestes appris et connus des voyageurs que par une culture ouvrière partagée par les agents de la STCRP, notamment fondée sur une mobilisation syndicale de plus en plus visible.

Pratiques et cultures à bord, de la connivence aux tensions entre voyageurs et agents

L'attente de l'autobus, le fait de faire signe au machiniste ou la montée à bord régulée par numéros d'ordre sont autant d'éléments qui se mettent en place durant l'entre-deux-guerres et finissent par constituer une véritable culture parisienne de l'autobus, qui se trouve mise en scène dans les publications de l'époque, comme *L'illustration* (voir fig. 75, p. 334)[297]. Parmi les pratiques des Parisiens, la montée et la descente en marche deviennent extrêmement courantes. A une époque où les piétons marchant au milieu de la chaussée se sont raréfiés mais sont toujours visibles, il n'est pas rare de voir un voyageur monter à l'improviste au passage d'un autobus. Leur vitesse souvent ralentie permet d'ailleurs de ne pas prendre trop de risques, d'autant que la chaîne supposée empêcher tout passage en dehors des arrêts n'est pas systématiquement fermée par le receveur[298]. Cette fluidité permet aux autobus d'assurer une mobilité de petits parcours, 45 % des voyageurs ne parcourant qu'une section, 30 % des voyageurs deux et 15 % trois, en 1936[299]. Parmi les gestes que devait savoir pratiquer le voyageur en autobus figurait notamment le choix rapide à faire en montant entre 1re et 2e classes, sous le regard des autres voyageurs pressés de monter à bord[300].

Plusieurs tâches attribuées au receveur s'avèrent négligées ou déléguées aux voyageurs, notamment en cas d'affluence : tirer le cordon pour donner le signal du départ, fermer la

[297] Voir, par exemple, la note STCRP du 23 juillet 1934 à propos de l'équipement des arrêts devenus facultatifs en plaques indiquant de faire signe au machiniste (ARATP, 1R 250).

[298] Pour observer des voyageurs monter et descendre en marche, voir FI, *La circulation parisienne 1920-1950* et FI, *Paris 1935*.

[299] Mémoire préfectoral du 22 janvier 1937 (ARATP, 1R 288).

[300] La suppression des 1re classes à bord, prévue par le plan Jayot, puis discutée plus largement dans les différents comités de coordination, témoigne d'un souci de banalisation de l'espace des véhicules. Avec les TN, la différence entre les deux classes ne tenait plus au confort mais trouvait tout de même ses défenseurs au nom d'un accès facile au luxe quotidien dont pouvait jouir tout un chacun. Comme l'écrit un partisan du maintien des deux classes, « *le temps des "'noyaux de pêches" est révolu. Seule la teinte de la moleskine se fait plus douce, plus riche, franchis les compartiments du "vulgum pecus"* » (Hyb, (S.), « Bataille autour d'un privilège », *Le journal*, 27 décembre 1938). Les 2e classes ont été équipées de coussins au milieu des années 1930 (note STCRP/DEC/6 062 du 25 mai 1936 (ARATP, 1R 232)). En outre, le nombre de places de 1re avait été réduit sur les lignes « *à caractère ouvrier* », c'est-à-dire en banlieue (note STCRP/DEC/6 062 du 25 mai 1936 (ARATP, 1R 232)).

[301] « Printemps 1938 », *L'illustration*, n° 4 970, 4 juin 1938, p. 193.

Fig. 75 – *Attendre l'autobus puis faire signe au machiniste sur les boulevards en 1938*[301]

chaîne d'accès à la plate-forme, vérifier les cartes de mutilés... Confronté à des sollicitations multiples, le receveur peut ainsi compter sur l'habitude de certains voyageurs, qui le délestent dans son travail. Reste que le souci de la sécurité était probablement plus fort chez un receveur, formé dans cet esprit, que chez un voyageur, auxiliaire occasionnel du système. Il convient également de souligner les risques pris par un agent n'accomplissant pas pleinement sa tâche, alors que la STCRP fait circuler à bord de ses véhicules des inspecteurs en civil. Il est toutefois indéniable qu'une véritable connivence s'établit entre le receveur et nombre de ses voyageurs, qui se rendent indispensables au bon fonctionnement du système, de façon tacite[302]. Connivence qui n'est qu'une voie d'expression de l'affection certaine que porte une partie de la population aux modes de surface, comme ont pu également l'être les dénonciations de la coordination au profit des modes ferrés[303].

Le personnel incarne la STCRP et, à ce titre, la direction entend maîtriser son comportement ; y compris pendant les pauses au terminus, alors que les agents se sentent plus libres et, conversant entre eux, négligent volontairement ou involontairement les voyageurs en attente[304]. Des plaintes arrivent également au siège de la STCRP à propos du manque de coopération que montreraient les agents avec les voyageurs étrangers ; peut-être les questions de langue et la complexité du système de l'autobus parisien jouent-ils, ici, un rôle plus fort qu'une éventuelle mauvaise volonté des agents ?[305]

[302] Cette relation privilégiée entre la population parisienne et les receveurs est alimentée par la description dans la presse des difficultés du métier (voir, par exemple, Brunot (H.), « Une journée avec une receveuse de tramways de banlieue », *Le quotidien*, 18 février 1927).

[303] La presse de gauche dénonce ainsi le « *diktat édilitaire* » qui consiste à « *contraindre le laborieux peuple de Paris à descendre, coûte que coûte, dans le royaume des taupes* », c'est à dire « *les bouches dévorantes du métro* », prose témoignant d'une affection certaine pour les modes de surface (Lerouge (N.), « Les autobus fantômes », *La République*, 13 octobre 1938). Cet attachement passe également par une désaffection massive lorsque des mesures négatives sont prises (voir « La grève des usagers a d'heureuses conséquences », *art. cit.*).

[304] Le manque de locaux permettant d'effectuer ces pauses, même si les cafés ont souvent joué ce rôle, conduit le personnel à s'asseoir à bord des véhicules en attente, entrant ainsi en conflit avec les voyageurs (circulaire STCRP/DEC/3 832 du 12 avril 1933 (ARATP, 1R 151)).

[305] Circulaire STCRP/DEC/4 530 du 14 janvier 1936 (ARATP, 1R 151). Cette attitude est d'autant plus marquée lors de la visite de souverains étrangers ou lors de l'Exposition de 1937.

La situation du personnel, et notamment des receveurs, est donc particulièrement délicate. Alors que leur service est plutôt ressenti comme utile et moderne, les difficultés financières et l'affairisme d'André Mariage déteignent sur l'image de la STCRP, si bien qu'ils se trouvent parfois la cible d'accusations. Plus couramment, des voyageurs se plaignent des « *démarrages ou des freinages brutaux* » des machinistes, de la trop forte vitesse dans les virages, et également de leur manque de respect des signaux d'arrêt à la montée ou à la descente aux arrêts facultatifs[306]. Il arrive aux receveurs de donner trop tôt le signal du départ ou de ne pas renouveler le signal d'arrêt lorsque le machiniste ne l'a pas respecté. Surtout, selon leur hiérarchie, « *les écarts de langage sont trop fréquemment constatés ; les receveurs doivent conserver leur sang-froid et ne pas répondre aux provocations*[307]. » La direction dénonce régulièrement des « *faits [...] absolument inadmissibles de la part d'employés d'un service public*[308]. »

Des agents dans la décennie

Le personnel est essentiellement d'origine provinciale, comme dans nombre d'industries parisiennes (voir p. 215)[309]. Il est réparti sur l'ensemble de l'agglomération du fait de la localisation des dépôts. Les métiers exercés sont extrêmement divers et hétérogènes, mais les deux tiers des agents sont machinistes ou receveurs. Le statut d'agent de la STCRP leur permet de connaître des conditions de vie et de travail convenables. La situation se dégrade pourtant avec le gouvernement dirigé par le radical Édouard Daladier et l'action du CTP en 1938. Le lieu de vie des agents est le dépôt, non loin duquel ils sont tenus d'habiter[310]. Comme l'ont noté les ethnologues Noëlle Gérôme et Agnès Guiche, c'est « *une entité sociale, non pas close, mais possédant à certains égards son propre dynamisme et ses propres règles*[311]. » L'activité du dépôt déborde d'ailleurs aux alentours, notamment dans les cafés voisins dont les noms rappellent l'autobus.

Le métier de machiniste a peu évolué pendant l'entre-deux-guerres. S'il s'est quelque peu détaché du cocher, il en a tout de même conservé certains éléments, comme la couverture sur les genoux, voire, parfois, les sabots. Toujours soumis aux intempéries et au froid, il incarne la maîtrise du véhicule dans des conditions qui peuvent être difficiles,

[306] Circulaire DEC/3 625 du 7 juin 1932 (ARATP, 1R 151).

[307] *Idem.*

[308] Circulaire « *Impolitesse, grossièreté, brutalité* » STCRP/DEC/1 317/P du 22 juillet 1926 (ARATP, 1R 151). Le règlement prévoit pourtant qu'ils doivent « *agir en toutes circonstances avec la plus grande politesse* », « *céder à des exigences injustes, plutôt que d'occasionner une scène bruyante* » tout en « *[évitant] toute conversation inutile avec les voyageurs* » (articles 13, 14 et 15 du règlement d'exploitation). D'autres circulaires similaires sont régulièrement signées (voir le carton ARATP, 1R 151).

[309] Pour rentrer à la STCRP, il fallait justifier de trois, puis, à partir de 1935, de cinq années de résidence dans la région parisienne. Cette mesure n'était pas fondée sur l'idée qu'un habitant de la région connaissait mieux le territoire mais semble plutôt liée à des soucis protectionnistes, alors que Paris voit affluer de nombreux provinciaux en quête de travail (voir les échanges à ce propos dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/75).

[310] La sociabilité de ces dépôts est bien connue grâce au travail réalisé par Noëlle Gérôme et Agnès Guiche sur le dépôt Floréal (Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, p. 127).

[311] *Ibid.*, p. 13.

sans le raffinement supposé des chauffeurs d'automobiles individuelles. Pour sa part, le métier de receveur est toujours très fatigant, les agents devant arpenter leur véhicule ou se tenir debout pendant la durée complète de leur service[312]. Les relations entre le personnel d'exécution et les agents de maîtrise sont traditionnellement tendues. De son côté, la direction est généralement ressentie comme lointaine et hostile par l'ensemble du personnel d'exploitation.

Les agents sont très fortement syndicalisés, soit environ 70 % des effectifs, ce qui peut être rapporté aux moins de 5 % de syndiqués présents dans la métallurgie ou le textile ou aux 36 % de syndiqués dans les services publics[313]. Ce sont ainsi environ 20 000 agents qui se répartissent en cinq ou six syndicats au cours des années 1930[314]. Des syndicats professionnels existent, comme le Syndicat d'union du personnel administratif et des établissements, contrôleurs et assimilés des transports en commun de la région parisienne, mais les deux principaux sont le Syndicat général du personnel (SGP) et le Syndicat général unitaire du personnel (SGUP). Le premier, affilié à la CGT, est dirigé par Eugène Jaccoud, ses activités étant notamment reflétées dans la presse socialiste par des articles de Léon Osmin, candidat malheureux aux élections cantonales de 1925 dans la Seine, parus dans *Le populaire*, organe de la section française de l'Internationale ouvrière (SFIO). Grande figure du syndicalisme dans le secteur du transport, Eugène Jaccoud, également militant de la SFIO, était entré comme receveur à la CGO en 1907, avant de rapidement devenir responsable syndical. Pour sa part, le SGUP est issu de la scission de 1921 entre CGT et Confédération générale du travail unitaire (CGTU). Il est donc de tendance révolutionnaire puis communiste et trouve un relais dans *L'Humanité*, au-delà de son organe officiel, *L'unitaire*.

Toutefois, ce fort syndicalisme ne débouche pas sur une violence des mouvements de revendication. De façon générale, le personnel ne prend donc pas massivement part aux grèves, même en mai-juin 1936, probablement en raison des avantages déjà acquis par le dialogue[315]. Cette attitude fut d'ailleurs récupérée par les syndicats qui remercièrent les agents de la STCRP d'avoir ainsi permis aux grévistes de se rendre sur les lieux des manifestations. Éric Bail explique que ce caractère particulier des agents de la STCRP, partagé avec ceux de la CMP, est lié à leur implication dans les mouvements mutualistes

[312] Ce que reflète ici un témoignage cité par Pascal Fitzner :

> *Heures irrégulières des prises de service et des reprises. Les "matinales" et les "balais". Pour ces [services], il faut venir au dépôt à pied et repartir le soir à pied. Les changements de service et les repas varient selon le service [...]. Enfin, autre inconvénient, ce travail qui ne comporte pas une grande capacité intellectuelle entraîne malheureusement une vie familiale désordonnée ! Il m'arrive d'être parfois deux semaines sans voir mon fils.*

(Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 26).

[313] Nous nous fondons ici sur le travail d'Éric Bail (Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, pp. 78-89). Éric Bail s'appuye notamment sur les travaux de l'historien Gérard Noiriel.

[314] La vitalité du syndicalisme à la STCRP est reflétée par la diversité des titres de la presse syndicale : *L'unitaire*, *Allo !... Allo !...* , *Le travailleur des TCRP*, *La tribune du TCRP*, *La voie libre*, *Le contrôle...*

[315] Voir *Ibid.*, p. 89. Dans ses mémoires de militant, le cégétiste Daniel Parisot semble même le regretter : « *concernant les deux réseaux, STCRP et CMP, aucune grève générale ni occupation des locaux !* », écrit-il en 1989 (Parisot (D.), *Ticket "chic" et luttes de "choc" !*, Paris, Messidor, 1989, p. 24).

et sportifs au sein d'une compagnie dont le paternalisme est réel, à l'image de ce que fut la CMP.

Les actions syndicales sont internes à l'entreprise et prennent la forme de rassemblements silencieux. Elles sont donc non violentes sans atteinte au matériel ou lutte contre les forces de l'ordre. C'est ainsi que le 16 juin 1925 est lancée une grève du zèle, inspirée de celle qui a eu lieu à Tokyo peu avant. Fondée sur une application stricte du règlement et des multiples consignes de sécurité, souvent archaïques et d'habitude négligées, elle parvient à ralentir fortement l'exploitation[316]. Elle permet d'ailleurs de connaître les pratiques réelles s'éloignant de l'application simple du règlement. Autre type de grève en février 1926, le ralentissement des cadences de travail dans les ateliers[317]. Les grandes grèves des 1er mai suivant la Grande Guerre et les quelques conflits d'importance, comme celui du 6 juin 1928, font donc plutôt figure d'exception[318].

Ce qui peut également s'expliquer par la répression des grèves, souvent très dure, comme ce fut le cas le 30 novembre 1938, alors que la grève visait, sur le plan national, à maintenir la durée de travail à 40 heures, une durée qui avait permis de multiplier les services en une fois sur le réseau de transport de surface[319]. Les agents de la STCRP s'illustrent notamment dans la manifestation contre Édouard Daladier, de façon déterminée face aux forces de l'ordre déployées pour briser la grève[320]. La STCRP décrète la réquisition du personnel, conformément aux instructions ministérielles, et fait surveiller les dépôts par les gardes républicains[321]. La grève est donc un échec : elle ne dépasse pas 7 h sur le métro et s'achève avant 9 h sur le réseau routier, où des militants du Parti populaire français (PPF), mouvement nationaliste hostile à la grève, parviennent à sortir quelques autobus des dépôts et à ainsi faire prendre peur aux grévistes de la STCRP qui reprennent rapidement le travail[322]. Après la cessation du travail, 238 agents furent suspendus. Le journal socialiste *Le populaire* réclame alors l'« *amnistie générale* » pour les agents exclus après la grève[323]. La direction finit par en réintégrer la plupart, mais parvient ainsi à placer les revendications, non plus sur la durée du travail, mais sur la réintégration des agents suspendus. En outre, elle renvoya les principaux syndicalistes. A la STCRP comme au plan national, la grève fut donc un échec puisque la durée du travail fut portée à 42 heures par le décret Reynaud du 31 décembre 1938, à 45 heures

[316] Il s'agissait par exemple d'appliquer l'interdiction de doubler tout autobus roulant au ralenti sans l'autorisation de son receveur. Voir l'appel à la grève p. 1069 et les documents à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/250.

[317] « La Révolution "au ralenti" », *L'Écho municipal*, 8 février 1926.

[318] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/73.

[319] Sur la grève du 30 novembre 1938, voir notamment Bourdé (G.), « La grève du 30 novembre 1938 », *Le mouvement social*, n° 55, avril-juin 1966, pp. 87-91.

[320] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, p. 88.

[321] Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 28.

[322] Begue (P.), *Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP 1949-1982*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michelle Perrot, Université Paris VII Denis Diderot, 1984, p. 5.

[323] « Une amnistie générale s'impose », *Le populaire*, 27 décembre 1938.

par la STCRP en juin 1939 et à 60 heures le 1er septembre 1939 en raison de la guerre[324]. Les agents de la compagnie s'y sont néanmoins fortement impliqués, contrairement à leur attitude traditionnelle, ce qui témoigne de la montée des tensions.

Agents et voyageurs sont ainsi pris dans une évolution de leur culture qui n'est plus réellement celle de l'omnibus. Le processus de massification des transports, engagé à la Belle Époque et accentué au cours de l'entre-deux-guerres, nous semble être l'une des clés de compréhension de cette évolution.

B. L'autobus face à la massification

L'autobus est effectivement confronté, dans la plupart de ses composantes, à une massification des pratiques, à une expansion de sa zone d'activité et à une industrialisation de ses modes de fonctionnement. Ainsi, naissent de nouveaux objets comme l'autobus de banlieue ou le carnet de tickets, tandis que l'espace public est équipé pour faciliter la circulation d'un véhicule en perte d'adhérence et que l'autobus parisien trouve une place centrale dans les pratiques des citadins.

Un mot, deux objets : Paris et la banlieue

C'est au cours de l'entre-deux-guerres que naît l'autobus de banlieue, d'abord par extension du réseau parisien, puis par remplacement des tramways. Un même mot, *autobus*, désigne dès lors deux réalités, alors qu'au contraire, le métro, par son extension nouvelle *extra muros* a contribué à unifier le territoire. A Paris, l'autobus est cet objet simultanément célébré par les vieux Parisiens, comme le poète Léon-Paul Fargue, et les touristes, et présent sur l'espace public, par ses véhicules ou ses édicules[325]. L'autobus parisien est celui que nous montrent d'innombrables films et images fixes, sur les boulevards, devant les gares, sur les quais... Il s'installe véritablement dans le paysage urbain, jusqu'à occuper complètement la chaussée à certaines heures entre Saint-Lazare et les Grands Boulevards, comme le rappelle une célèbre photo de la rue Montmartre (voir fig. 76, p. 339). La redondance des lignes dans la zone centrale et la fréquence importante sur les principales artères parisiennes donnent véritablement au spectateur l'image d'un objet omniprésent[326]. L'autobus, élément de cette « *fièvre moderne* », au même titre que la voiture et le métro, contribue à donner à la ville un rythme rapide, qui frappe les esprits de plusieurs réalisateurs, comme Claude Autant-Lara, qui, dans son premier film *Fait divers*, tourné en 1923, laisse un autobus, parmi d'autres éléments de la rue parisienne, se faire emporter

[324] Voir les coupures de presse du carton AP, Pérotin/10 331/56/1/135.

[325] Même si c'est pour regretter leur foisonnement sur la place Saint-Sulpice, Albert Guérard réunit d'un même regard les fontaines Wallace, les colonnes Morris, les vespasiennes, les kiosques à journaux, les postes-vigies et les édicules de la STCRP (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, *op. cit.*, p. 189).

[326] Voir, parmi les nombreux films disponibles, FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973* et FI, *Paris 2e partie*.

dans une valse d'effets spéciaux[327].

Fig. 76 – *Vue de la rue Montmartre en novembre 1930*[328]

Directement identifiable, l'autobus parisien, et notamment sa plate-forme arrière, deviennent des lieux récurrents de la vie parisienne, repris dans toutes sortes de représentations. En 1938, une publicité pour Cinzano recommande même de boire un peu de cette boisson pour se sentir à l'aise sur la plate-forme trépidante où l'on est bousculé (voir fig. 77, p. 340). Alors que la presse nationale s'est largement développée dans les années 1920 et que l'image y occupe une place prépondérante à partir des années 1930, la photo ou le dessin d'un autobus suffit à évoquer Paris. Sa forme est immédiatement identifiable, ses couleurs, le vert et le crème, ayant été unifiées par la CGO[329].

Moins visible mais au développement plus réel, l'autobus de banlieue est un objet neuf[331]. Il est d'abord semblable à l'autobus de Paris, exploité à l'aide de véhicules identiques. Les TN furent les premiers à être conçus différemment en fonction de leur territoire

[327] Selon l'expression employée dans le film FI, *Harmonies de Paris* de Lucie Derain (1927). Voir FI, *Fait divers* (1923). Voir également FI, *Étude de mouvements* de Joris Ivens (1927).

[328] Demory (J.-C.), *Les autobus de chez nous*, Paris, MDM, 1996, p. 57

[329] Nous n'avons malheureusement pas identifié l'origine de ce choix de couleurs.

[330] *L'illustration*, n° 4 992, 5 novembre 1938, p. XV. Cinzano procédait régulièrement à des campagnes d'affichage à bord des autobus de la STCRP, notamment à l'avant, sur le radiateur. Voici le texte :
« *Charmante cette jeune fille blonde... Dommage qu'elle ait cet air maussade !*
Mais au fond, je la comprends ce n'est pas drôle d'être debout sur la plate-forme de cet autobus bondé et trépidant ! Le receveur la dérange sans cesse, les gens montent, descendent...
Oh ! mais sa voisine, quelle lumineux sourire...
– Vous ne sentez donc pas les secousses, Mademoiselle ? Vous n'êtes pas trop bousculée.
– Non, Monsieur, je suis très bien !
– Quel heureux caractère...
– Oh ! vous savez, moi, quand j'ai pris un ***CINZANO*** »

[331] En 1931, 491 000 banlieusards se rendaient quotidiennement à Paris, 81 000 Parisiens se rendaient en banlieue et 137 000 banlieusards effectuaient un trajet circulaire ; en 1936, les chiffres étaient respectivement de 445 000, 83 000 et 137 000 (note du CTP du 30 janvier 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/251)).

Fig. 77 – *Publicité pour Cinzano en 1938*[330]

d'exploitation : la banlieue ou Paris[332]. La différence essentielle est liée à la présence ou non d'un receveur[333]. Jugé irremplaçable à Paris, malgré quelques essais sans succès de services à un agent, les receveurs sont nettement moins utiles en banlieue, notamment lointaine, où les arrêts sont moins fréquents et les voyageurs moins nombreux[334].

Ainsi, la distinction entre autobus de Paris, dits *urbains* par la STCRP, et autobus de banlieue n'est pas réservée au monde professionnel. Elle se retrouve dans les images et la littérature, mais aussi dans les pratiques, l'autobus de banlieue étant pour certains celui du travail quotidien alors qu'il devient, pour d'autres, celui des promenades dominicales[335]. Notons que l'habitude de partir dans l'environnement proche le dimanche, ou parfois dès le samedi midi, préexiste à l'avènement du Front populaire et est une pratique bien inscrite dans les mœurs parisiennes comme en témoigne le succès des services spéciaux de la STCRP (voir p. 222)[336].

[332] La première commande de la STCRP comportait ainsi 150 TN 4 A1 à un agent et 270 TN 4 A2 à deux agents.

[333] Des différences d'aménagement intérieur, notamment de répartition entre 1re et 2e classes sont également notables.

[334] Assez paradoxalement, les lignes les plus urbaines, les éphémères lignes express à un agent, et les lignes les moins urbaines, les petites lignes de banlieue lointaine, étaient exploitées avec un matériel identique.

[335] L'autobus du dimanche en banlieue est souvent un autobus parisien roulant le dimanche en banlieue, en raison du moindre trafic à Paris et des besoins différents en banlieue le dimanche.

[336] Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *Histoire culturelle de la France, Le temps des masses, Le vingtième siècle*, Paris,

Malgré les grosses difficultés de coordination, l'unique entité dont dépend un large territoire autour de Paris, le Département de la Seine, et le travail des conseillers généraux, permettent d'unifier une agglomération, au moins visuellement, par le fonctionnement d'un réseau de surface homogène. S'il est souvent défendu dans les quartiers parisiens de périphérie, en banlieue, il revêt une importance telle qu'il sous-tend des enjeux d'aménagement du territoire et d'intercommunalité, et est, en cela, un héritier direct du tramway (voir p. 268)[337]. Le plan Jayot confirme d'ailleurs cette vision, en appuyant l'autobus de banlieue tout en préférant *intra muros* réduire l'autobus urbain, pour cause de redondance supposée avec le métro.

Cette distinction entre autobus de banlieue et autobus parisien souligne le manque de desserte routière directe entre le centre de l'agglomération et sa périphérie, contrairement à ce que connaissent Londres et New York. Elle renvoie également à la notion de standardisation du parc de la STCRP. De ce point de vue, l'adoption d'une gamme de véhicules très proches, les Renault TN, a plutôt œuvré dans le sens d'une certaine homogénéisation, même si, à bord, des aménagements spécifiques pouvaient être installés. Cependant, certaines voix s'expriment en faveur de la construction d'une gamme d'autobus capables de s'adapter à des territoires différents, comme celle d'Henri Sellier[338]. Mais une telle conception n'est pas entendue par la STCRP, soucieuse de minimiser ses frais de maintenance.

Nous avons déjà souligné la distinction constante que l'exploitant parisien a toujours marquée entre l'autobus *intra muros* et l'autobus de banlieue (voir p. 338). Si à Londres une différence existe, elle est bien plus visible, puisque la couleur des autobus périphériques est le vert quand celle des autobus de la zone centrale est le fameux rouge. Mais l'étendue de la zone centrale, définie par le *London Transport Act* de 1924, est bien plus large que le territoire communal parisien, si bien que les autobus rouges desservent des zones de banlieue résidentielle peu denses et éloignées du centre[339]. La figure de l'autobus londonien, le *double decker* rouge, comporte donc une dimension quotidienne périurbaine, voire champêtre, que ne partage pas son *alter ego* parisien.

Les lignes vertes tiennent plutôt des services développés par Citroën et Renault dans les années 1930 (voir p. 304)[340]. Leur essor remonte aux années 1920, lorsque les autobus s'avérèrent capables de rivaliser avec le chemin de fer pour rallier des localités comme

Le Seuil, 1998, réédition, 2005, p. 357.

[337] Notons que ce thème de l'intercommunalité fut un des éléments majeurs du projet du tramway T1 au cours des années 1980-1990.

[338] D'après lui, « *l'unité totale de matériel est un handicap pour l'exploitation des transports en commun de la région parisienne qui devrait posséder un matériel léger pour certaines lignes, telles que la ligne BB [(Place d'Anvers – Basilique du Sacré Cœur)], qui comportent un très petit nombre de voyageurs* » (séance du 12 octobre 1933 du CCTCRP).

[339] Dès 1911, la LGOC avait bien compris l'intérêt de développer des lignes en banlieue, si bien qu'en 1914, elle exploitait 26 lignes pour une longueur de 357 km en banlieue, la tarification ménageant des possibilités de correspondance avec le chemin de fer, le service étant parfois effectué à un agent dès 1912 (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 185).

[340] Voir Warren (K.), *Fifty Years of the Green Line*, Shepperton, Ian Allan Publishing Ltd, 1980, 128 p.

Windsor ou le littoral. Au cours de la seconde moitié des années 1920, les opérateurs de ce type de lignes se multiplièrent, la LGOC se lançant également dans l'aventure, avant que la *Green Line Coaches* regroupe progressivement des lignes vertes, à partir de 1930. Bien que connaissant une assez faible fréquentation, ces lignes s'établirent comme une véritable institution londonienne et partagèrent en partie le même type de matériel que les *red buses*, à savoir le fameux *double decker*. Ce sont bien ces autobus « *dont la couleur verte évoque déjà les prés* » qui frappèrent l'écrivain Paul Morand au début des années 1930[341]. L'équivalent parisien, que pourraient être les services spéciaux, notamment de la STCRP, présentait un caractère touristique et de loisirs bien plus marqué et n'a jamais bénéficié d'une appellation aussi spécifique.

A l'extension du territoire que dessert l'autobus en région parisienne, sous une forme urbaine ou de banlieue, se superpose une intensification de son utilisation, autre forme de massification, qui impose notamment à la STCRP de réguler les échanges à bord, en introduisant des carnets de tickets.

Le carnet de tickets ou la fluidification des échanges à bord sous le spectre de la fraude

Le Conseil général autorise la STCRP à employer des carnets de tickets et à procéder à des essais d'appareils oblitérateurs-enregistreurs, vite appelés *moulinettes*, le 7 juillet 1926 (voir fig. 78, p. 343)[342]. Il s'agit avant tout de simplifier la tâche du receveur, qui s'est sensiblement accrue depuis qu'il doit annoncer des arrêts, devenus en partie facultatifs, et des sections, qui rendent le calcul du prix à payer souvent plus complexe. Les receveurs sont équipés d'un baudrier permettant de porter la moulinette. Ils ont aussi une pince pour les cartes hebdomadaires ouvrières[343]. La moulinette remplace la planche à billets, la feuille de route et la sacoche en cuir[344]. La vente des carnets se fait dans les bureaux de la STCRP, mais aussi dans différents magasins. L'autobus profite ainsi de l'armature urbaine pour extérioriser l'un des éléments-clés de son fonctionnement : le ticket. Sont donc évités de nombreux échanges de monnaie et de longs palabres entre receveurs et voyageurs[345]. Comme l'écrit l'organe interne de la compagnie, *L'Écho de la STCRP*, en 1929[346] :

[341] Morand (P.), *Londres*, Paris, Plon, 1933, pp. 64-65. Comme il l'écrit, « *en pleine verdure [...], courent les hauts autobus rouges ou les bas autocars verts, dont les masses écrasent les vieilles fermes élisabéthaines et les vieilles auberges aux enseignes naïves* » (*ibid.*, pp. 136-137).

[342] L'introduction de carnets de tickets avait été prévue dès la convention de 1910. Les premiers carnets, qui comptent 20 tickets, leur emballage présentant une vue d'un château ou d'un paysage et un peu de publicité, sont vendus le 5 décembre 1927 (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 217). Le CCTCRP demande à la STCRP d'en généraliser l'usage peu après (AP, Pérotin/10 331/56/1/160).

[343] Les cartes hebdomadaires ouvrières ont été créées parallèlement et valent pour cinq ou six jours.

[344] Elle imprime sur le ticket plusieurs informations : numéro de l'appareil, jour du trimestre en cours, lettre désignant la course, classe et numéros des sections de montée et de descente. Trois cadrans indiquent le nombre de tickets total et de 1re et 2e classes. Elle permet de composter six puis huit tickets d'un coup, suivant ainsi le raccourcissement des sections, homogénéisées à 3 km.

[345] Voir Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 21.

[346] *Idem.*

> *De vendeur et de caissier qu'il était de façon permanente, le receveur est donc devenu pour ainsi dire un agent pointeur, puiqu'il n'a plus qu'à assurer la vente de carnets de tickets d'un prix uniforme de cinq francs [(2,58€ de 2006)] et des tickets à 0 fr. 30 [(0,15€ de 2006)] réclamés par les rares voyageurs qui ne consentent pas à utiliser les carnets.*

A la fin de l'année 1930, toutes les lignes *intra muros* sont équipées de moulinettes. Dans un premier temps, la fraude des voyageurs augmente, mais il semble, par la suite, qu'elle diminue, passant par exemple de 8 à 4 % sur la ligne de tramway 8 (Montrouge – Gare de l'Est)[347]. Ce nouveau système se heurte effectivement à un double mouvement de résistance[348]. Ce sont d'abord les receveurs pour qui les 2,5 kg de la machine sont une charge quotidienne[349]. Cet élément de contrôle du travail n'est évidemment pas bien accueilli, le personnel n'ayant, toutefois, aucun moyen d'en contester la généralisation. Certains voyageurs sont également hostiles envers ce nouvel objet. La proportion de passagers n'utilisant pas les carnets de tickets atteint 17 à 18 % sur les lignes à bord desquelles ils sont expérimentés, puis 23 à 33 % lors de leur généralisation, ce qui témoigne du fait que les non-utilisateurs ne sont pas uniquement des voyageurs occasionnels[350]. La généralisation des carnets de tickets a suscité un mouvement d'hostilité plus large, fondé sur l'idée que l'achat d'un carnet de tickets correspondait à une avance indue faite à la STCRP[351].

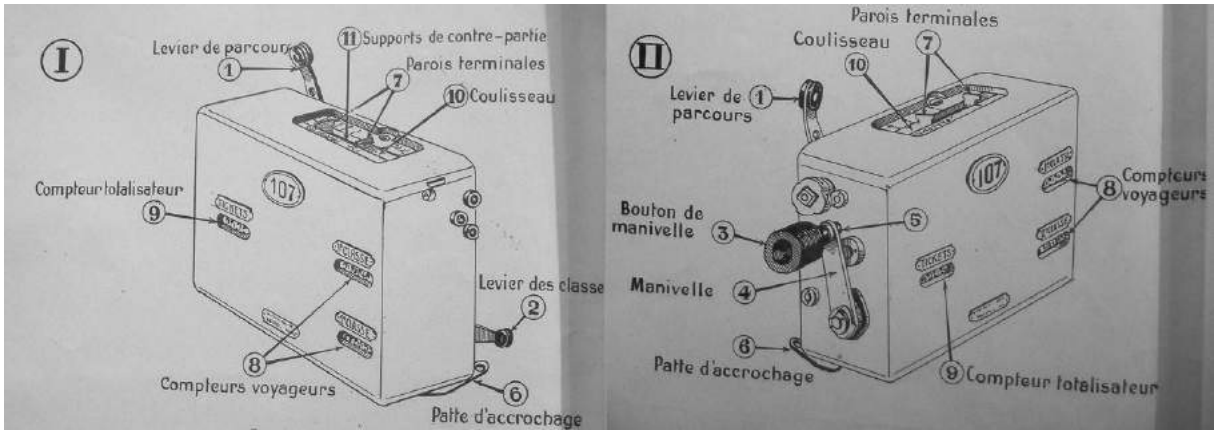


Fig. 78 – *Schémas d'une moulinette (1929)*[352]

L'introduction de carnets de tickets, si elle a permis de réduire la fraude des receveurs, qui ne pouvaient plus, par exemple, encaisser l'argent sans donner un ticket au

[347] Il n'y a pas de chiffres disponibles, mais cette augmentation est commentée par différentes notes de 1930 dans le carton ARATP, 1R 149. Pour la ligne 8, voir le rapport STCRP/DEC du 7 novembre 1931 (ARATP, 1R 149).

[348] L'hostilité naît également du fait qu'André Mariage semble avoir eu des intérêts financiers personnels à la fabrication et à la vente des moulinettes.

[349] Comme on peut le lire dans un article hostile : « *ça lui esquinte les boyaux et [...] ça lui fout la crève* » (« Encore les carnets de tickets », article probablement écrit par un syndicaliste en 1928 (ARATP, 1G 8)).

[350] Séances du conseil d'administration de la STCRP des 11 janvier, 19 septembre et 12 décembre 1928 (ARATP, 1G 8).

[351] Comme l'écrit un agent de la STCRP : « *voilà le public qui recommence à faire du pet au sujet de ces chameaux de carnets de tickets. [...] Il en a marre de subir "l'emprunt forcé sans intérêts"- qu'ils disent- tout ça pour faire du lard à c't'aut' salaud de Mariage qui se fout à la fois du public comme des agents pourvu que le "pèze" y rapplique* » (« Encore les carnets de tickets », *art. cit.*).

[352] Circulaire STCRP/DEC/2 543/M du 19 juin 1929 (ARATP, 1R 149).

voyageur montant à bord si ce dernier était déjà muni de tickets achetés préalablement en carnet, a multiplié les occasions de fraude des voyageurs. S'opère ainsi au milieu de l'entre-deux-guerres une évolution de la fraude et de sa répression, d'une fraude professionnelle vers une fraude du client. En effet, avant 1910, il ne pouvait y avoir que des fraudes de receveurs, contrôlés par le système du cadran (voir p. 129). Entre 1910 et 1927, le système des tickets mis en place, le receveur ne peut plus guère frauder couramment, puisque le voyageur attend un ou des tickets en contrepartie de sa monnaie, les principales failles étant liées au calcul des sections. En revanche, les voyageurs voient s'ouvrir de nombreuses occasions de fraude, encore multipliées par les carnets de tickets. La direction de la STCRP est ainsi contrainte de faire rentrer dans son schéma de pensée le voyageur, éventuellement malhonnête, alors qu'elle se trouvait auparavant dans une situation, plus confortable, d'agents respectueux ou non des règlements. Sont ainsi inventées et dénoncées des figures de fraudeurs, notamment reprises dans la presse (voir p. 1079). Quelle forme prend cette fraude ? Les journaux et rapports internes de la STCRP témoignent de l'inventivité inépuisable des voyageurs pour ne pas payer leur trajet : tickets falsifiés, tickets couverts de corps gras, demande de tarifs réduits sans justificatif...[353]

Dans un contexte où, d'une part, diverses institutions s'interrogent sur les moyens de contrôle et de falsification de documents, et d'autre part, il est probable que la crise économique contraignent les plus touchés à s'affranchir du paiement de leurs trajets, la STCRP est inventive[354]. Elle dote les cartes hebdomadaires d'un « *fond de garantie à l'encre spéciale* » : l'application de deux réactifs, contenus dans deux « *stylographes à pointe* » doit révéler cette encre si la carte est authentique[355]. Cet outil s'avère peu efficace pour une vérification systématique des cartes hebdomadaires, en raison du temps qu'il demande, mais reste utilisé dans un but dissuasif et de sondage. La direction, qui se méfie toujours de ses receveurs, préfère ainsi faire confiance à un objet chimique, confié aux contrôleurs, pour procéder à ce que Paul Mariage nomme un « *super-contrôle*[356]. » La méthode du stylo est donc finalement généralisée aux tickets, sans succès, mais peut-être son caractère dissuasif a-t-il suffi à effrayer les fraudeurs... ou à les inciter à élaborer d'autres dispositifs[357]. La STCRP met également en place un outil de repérage des faux tickets par sondage hebdomadaire, puis de collecte de tickets usagés, ramassés dans les autobus, à

[353] Les différentes stratégies de fraude et de répression sont mises en scène dans la presse (voir notamment « Un voyage dans le "30" avec le contrôleur secret », *L'intransigeant*, 12 août 1926 et « Les façons de ces messieurs de la S.T.C.R.P. », *Le Figaro*, 9 février 1927).

[354] C'est notamment à cette époque que l'administration met en place des outils de contrôle visant à organiser l'immigration et à réduire les moyens de falsification des documents (voir Noiriel (G.), *Le creuset français. Histoire de l'immigration, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Le Seuil, 1988, réédition, 2006, pp. 95-107).

[355] Note STCRP/DEC/1 185 du 26 juillet 1929 (ARATP, 1R 149).

[356] Note STCRP/DEC/3 358 du 7 mars 1930 (ARATP, 1R 149).

[357] L'aveu de l'échec est au moins lisible dans le bilan qui en est tiré en 1965 : de 1929 à 1936, il y eut environ 15 000 tickets vérifiés chaque mois par cette méthode, soit plus d'un million de tickets en tout, sans en déceler un seul contrefait (rapport RATP/R/10 635 du 30 juin 1965 (ARATP, 1R 149)).

comparer à des échantillons de tickets authentiques[358]. Toutefois, malgré l'énergie dépensée, le laboratoire d'analyse des tickets ne semble avoir décelé que quelques cas marginaux de faux tickets[359].

A tout nouveau moyen de contrôle répond un nouveau stratagème de fraude. Certains fraudeurs se dotent donc d'authentiques tickets qu'ils recouvrent d'une fine couche de collodion, qui permet d'effacer les marques d'oblitération par un simple lavage à l'acétone, puisque la moulinette ne trouait pas les tickets. Ainsi, ils pouvaient être réutilisés. Les comptages réalisés par la STCRP laissent supposer à la direction que cette fraude est marginale[360].

L'intérêt nouveau porté à la fraude des voyageurs ne signifie pas que l'attention envers les receveurs coupables de « *négligence* » retombe[361]. Bien qu'ils ne manipulent plus que peu d'argent, ils peuvent en effet se livrer à la revente à l'unité de tickets en carnet, afin de dégager un léger bénéfice[362]. En réalité, l'enjeu de la fraude se situe bien plus du côté du comportement à bord des voyageurs, dans leur positionnement vis-à-vis du receveur et dans leur discussion éventuelle avec lui. Ainsi, la plus forte fraude constatée sur les services ouvriers est due à la grande affluence à bord de ces véhicules et donc aux difficultés de perception rencontrées par le receveur et non à une propension plus forte à la fraude de ce public. La solution que développe la STCRP au milieu de l'entre-deux-guerres est donc celle d'une présence massive de contrôleurs.

Leur effectif est important : 558 contrôleurs de route en uniforme et 90 contrôleurs en civil en 1930[363]. Les contrôleurs en uniforme ne peuvent que renforcer le poids du receveur par leur présence et leur parole. Jugée très efficace par la direction, puisque seule apte à réprimer la fraude, la brigade de contrôleurs en civil assermentés, formée en juillet 1926, ne procède cependant qu'à 150 procès-verbaux par agent en 1929, soit moins d'un par jour ouvré[364]. Leur stratégie d'action est fondée sur des opérations coup de poing sur certaines lignes pendant une période donnée afin de marquer les esprits des voyageurs, notamment sur les lignes de tramways de banlieue, perçues comme plus enclines à frauder[365].

[358] Voir les circulaires STCRP/DEC du 15 avril 1928 (ARATP, 1R 149) et STCRP/DEC/AP 14 du 14 juin 1930 (ARATP, 1R 149). La chasse au falsificateur conduit même les agents de la STCRP à prendre pour faux des tickets bel et bien authentiques comme en témoigne la circulaire STCRP/DEC/2 869/M (ARATP, 1R 149). La STCRP ramassait ainsi 400 à 500 tickets par jour (rapport RATP/R/10 635 du 30 juin 1965 (ARATP, 1R 149)).

[359] Voir le rapport STCRP du 15 mars 1935 pour consulter une analyse de tickets en laboratoire (ARATP, 1R 149). Voir p. 1107 pour une analyse après la Libération.

[360] La STCRP soupçonne prioritairement les étudiants en chimie de telles manipulations, ce qui reflète le préjugé que les jeunes sont plus susceptibles d'être des fraudeurs (note STCRP/DEC du 7 octobre 1935 (ARATP, 1R 149)).

[361] Rapport STCRP/DEC du 26 février 1931 (ARATP, 1R 149).

[362] Circulaire STCRP/DEC/3 080 du 2 juillet 1930 (ARATP, 1R 149). La circulaire STCRP/DEC/4 386 du 9 avril 1935 signale même les agissements d'un faux receveur (ARATP, 1R 149).

[363] Rapport STCRP/DEC/2 382 du 14 février 1930 (ARATP, 1R 149).

[364] *Idem.*

[365] Les lignes jugées prioritaires sont ainsi les lignes 23 (Gare d'Auteuil – Porte de Versailles), 1 (Versailles – Louvre), 2 (Louvre – Saint-Cloud), 18 (Saint-Cloud – Saint-Sulpice), 39 (Gennevilliers – Madeleine) et 85 (Villejuif (asile) – Châtelet) (*idem*).

Des opérations complexes, impliquant des agents en civil et en uniforme, permettent d'obtenir une estimation des taux de fraude sur un groupe important de lignes en 1931-1933 : 5,03% sur les services ouvriers, 3,71% sur les tramways en services normaux et 2,91% sur les autobus en services normaux[366]. Toutefois, la direction est convaincue que les mesures prises pour lutter contre la fraude, la peur des contrôleurs en civil, l'expérience accrue des agents, ainsi que « *les circonstances [qui] les incitent à conserver leur emploi* », ont permis de réduire encore ces taux jusqu'à moins de 1 % sur l'ensemble du réseau à la fin de l'année 1933[367]. Un taux si faible incite à relativiser l'efficacité des contrôles.

Des entretiens avec d'anciens agents, ayant travaillé comme receveurs au cours des années 1930, révèlent qu'il y avait beaucoup « *de triche*[368]. » Le plus courant était les voyageurs ne payant pas sans même tenter de se justifier. Un receveur affirme s'être fait parfois « *engueuler par les clients* » au moment de faire la recette[369]. Le métier est d'ailleurs plutôt perçu comme celui d'agents facilitant le trajet des voyageurs et la progression de l'autobus plutôt que comme celui d'obstacles aux contrevenants, ce qui laisse supposer une certaine négligence des receveurs vis-à-vis de la fraude. Enfin, le truc des tickets recouverts d'une couche de paraffine, permettant d'effacer toute trace de validation, semble avoir été trop largement connu pour ne pas avoir été massivement employé[370].

Dans la deuxième moitié des années 1930, la situation se durcit[371]. La répression, jusque-là fixée sur l'objet, le ticket, vrai ou faux, se concentre alors plus sur les comportements. En effet, alors que les agents assermentés pouvaient dresser des procès-verbaux à bord des tramways, relevant de la législation ferroviaire régie par la loi du 15 juillet 1845, mais pas à bord des autobus, relevant du Code de la route, la substitution d'autobus aux tramways conduit au décret du 30 octobre 1935 puis à l'arrêté du 27 février 1939 qui mettent en place les procès-verbaux et la perception immédiate des amendes à bord des autobus, à la suite de pressions de la STCRP. Il s'agissait également de décharger les tribunaux. Mais la réglementation sur la fraude, toujours soucieuse de distinguer le fraudeur inconscient ou occasionnel du récidiviste, précise que le paiement immédiat ne concerne que la fraude par inadvertance, tel un dépassement de section ; si elle est caractérisée, elle est punie de poursuites correctionnelles. Autant de distinctions extrêmement difficiles à mettre en pratique et que la désorganisation liée à la guerre empêcha de clarifier.

La réforme des carnets de tickets et la conception nouvelle de la fraude qu'elle a générée sont ainsi les conséquences de la massification de l'utilisation des autobus, des difficultés rencontrées par les receveurs pour canaliser les flux de voyageurs mais également du

[366] Note STCRP/DGEST/1 130 du 25 juillet 1933 (ARATP, 1R 149).

[367] Note STCRP/DEC/12 244 du 20 novembre 1933 (ARATP, 1R 149). Ces chiffres sont confirmés par un taux de 0,72 % sur le réseau d'autobus au début de l'année 1934 (note STCRP/DEC/1 998 du 21 février 1934 (ARATP, 1R 149)).

[368] Entretien avec M. Boscher.

[369] Entretien avec M. Veillande.

[370] Entretiens collectifs.

[371] Voir les documents du carton ARATP, 1R 147.

sentiment de rapidité que les voyageurs éprouvent à bord d'un autobus qui ne peut plus se permettre de conserver les méthodes d'exploitation de l'omnibus. De même, sur la chaussée, le rapport entretenu entre l'autobus et son territoire évolue, au détriment de l'adhérence, très forte, héritée de l'omnibus.

L'autobus en perte d'adhérence

En effet, les difficultés financières du réseau, le développement du trafic automobile et l'idée de modernisation, sous l'influence du modèle du métro, font perdre à l'autobus quelque peu de la forte adhérence qui caractérisait l'omnibus hippomobile. Pour améliorer la fluidité du réseau, plusieurs mesures sont envisagées : établissement de sens uniques, organisation de retours par des itinéraires directs, établissement des points d'arrêt après les carrefours… Ainsi, traditionnellement, les autobus s'arrêtaient avant les carrefours, l'idée dominante étant qu'il était alors possible de profiter du feu rouge pour marquer l'arrêt. Mais dans le cadre de la réorganisation des points d'arrêt lancée par le CTP, la Préfecture de police impose, dès juillet 1938, le report des arrêts après les carrefours, « *pour donner satisfaction à la circulation* » ; elle se heurte alors au refus de la STCRP[372]. Ce problème ne fut donc repris qu'après la guerre (voir p. 460). Les autres propositions rencontrent la même difficulté, l'exploitant avançant généralement des raisons d'exploitation[373]. Les réformes se centrent donc sur un dossier plus consensuel au sein de la techno-structure, notamment le positionnement des arrêts, qui est ainsi largement revu au cours des années 1930[374]. Ce processus s'opère en deux étapes successives. En 1934, le Conseil général vote la transformation de 75 % des arrêts obligatoires en arrêts facultatifs ; en 1939, le CTP décide de la généralisation de cette mesure aux arrêts obligatoires restants[375].

Ce mouvement s'était déjà engagé dans les années 1920, lorsque la STCRP avait supprimé certains arrêts. Sans procéder à aucune monétarisation du temps perdu ou gagné par les voyageurs grâce à ce type de mesures, les pouvoirs publics et l'exploitant y trouvaient plusieurs sources d'économies : moindre consommation de carburant, usure de la mécanique plus faible et gain de temps global permettant de réduire le parc d'autobus d'un véhicule pour quatre arrêts supprimés en moyenne[376]. La STCRP a donc appuyé ces réformes[377].

Au milieu des années 1930, il fallut donc équiper les points d'arrêt pour en indiquer le

[372] Note STCRP/Groupe Sud/Malakoff du 27 juillet 1938 (ARATP, 1R 250).

[373] Voir les échanges à ce propos dans le carton ARATP, 1R 250.

[374] Cette question des arrêts est discutée dans la presse. Voir, par exemple, « De quelques suggestions utiles concernant les arrêts des voitures de la S.T.C.R.P. », *L'ami du peuple du soir*, 27 avril 1931.

[375] Voir *BMO*, 24 juillet 1934. En 1934, l'économie est estimée à 1,5 million de F (0,9 million d'€ de 2006). Des arrêts dits *de sécurité*, destinés à rappeler au machiniste qu'il convient de ralentir en ces endroits, sont toutefois créés. Voir les dispositifs mis en place pour prévenir les voyageurs dans le carton ARATP, 1R 253.

[376] Note STCRP/DECT/1 773 du 1er octobre 1922 (ARATP, 1R 250). En 1922, chaque arrêt supprimé économise à la STCRP 8 766 F (8 750 € de 2006).

[377] Voir notamment la note STCRP/DGEST/1 046 du 31 juillet 1933 (ARATP, 1R 250).

caractère obligatoire ou facultatif[378]. Une campagne d'amélioration de leur signalisation fut ainsi engagée, la STCRP employant aussi bien des candélabres ou des poteaux de trolley existants que des potelets exclusivement consacrés à l'autobus[379]. Ainsi, les voyageurs durent apprendre à reconnaître les arrêts facultatifs et à *faire signe au machiniste*, nouveau geste entré dans la culture parisienne au milieu des années 1930 (voir p. 1093 et fig. 75, p. 334). Les plaintes reçues par la STCRP révèlent tout de même la confusion régnant alors dans les esprits, embrouillés par la combinaison d'arrêts facultatifs et obligatoires, de sections et de terminus intermédiaires[380].

La discussion sur le positionnement des points d'arrêt renvoie à celle sur ce que doit être l'interstation optimale d'un réseau d'autobus. Elle se trouvait être très faible du fait de l'héritage de l'arrêt à la demande pratiqué à l'époque hippomobile. En 1937, certains arrêts étaient ainsi distants de moins de 100 m. Sur ce point, la direction de la STCRP, par la voix de Louis Bacqueyrisse, prône une interstation minimale de 400 m en banlieue et de 200 m à Paris, dès 1933[381]. Mais en 1937, l'interstation moyenne n'est que de 350 m *extra muros* et 250 m *intra muros*. Le mémoire préfectoral du 23 novembre 1937 propose alors de fixer un minimum à 150 m en mentionnant les exemples de Berlin et Londres qui ont une interstation de 300 à 400 m[382]. Le CTP entérine ce choix qui contribua à éloigner toujours plus les uns des autres les arrêts du réseau de surface[383].

Que ce soit par les pratiques de masse ou la circulation qui s'accroît, l'autobus se heurte aux limites du système préexistant, hérité de l'omnibus, et se trouve contraint d'adopter une forme nouvelle, dans son rapport aux voyageurs, à ses employés ou à la ville elle-même. Cette adaptation reflète les tensions que suscite la question de la modernité au sein d'un système anciennement établi.

C. La dialectique de la modernité

Les liens que tisse l'autobus avec la notion de modernité sont effectivement très ambivalents. Avancé comme l'une des figures de la vie urbaine moderne à Paris, il se révèle également trop défectueux pour assumer une telle charge. A l'image de l'ambiguïté caractérisant Paris, au cœur des années 1930.

[378] Le choix fut fait d'apposer une plaque d'émail rouge pour les obligatoires et une plaque verte pour les facultatifs, une flèche indiquant un éventuel dédoublement.

[379] L'occupation de l'espace public par la STCRP était réglementée par l'arrêté du préfet de la Seine du 26 novembre 1926. Tout nouvel élément installé sur l'espace public devait être soumis à autorisation administrative. La STCRP devait ainsi se conformer à un modèle de bureaux, définis dans leurs fonctions, leurs matériaux – grès cérame, verre cathédrale, zinc... – et leur confort – chauffage, éclairage... Il en allait de même pour les abris, guérites et autres édicules (voir le carton ARATP, 1R 250). Pour consulter des images de potelets et de bureaux d'attente de la STCRP, voir *Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 214-215 et le carton ARATP, 1R 48.

[380] Voir notamment la lettre du conseiller Georges Contenot, élu républicain national, au président du CCTCRP du 6 novembre 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28).

[381] Note STCRP/DGEST/1 046 du 31 juillet 1933 (ARATP, 1R 250).

[382] Mémoire préfectoral du 23 novembre 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/183).

[383] A ce propos, voir les échanges dans le carton ARATP, 1R 253.

La fin du cycle haussmannien et l'idée d'une ville achevée

En effet, le Paris des années 1930 semble par bien des aspects être une ville achevée. Elle a résisté aux projets jugés trop futuristes, comme le plan Voisin de l'architecte Le Corbusier, prévoyant un remaniement profond du cœur de Paris, et, pour de nombreux acteurs, au premier rang desquels plusieurs élus, il convient de préserver cette ville haussmannienne parachevée par la III^e^ République. Après une période de croissance inédite démarrée au XIX^e^ siècle, s'établit une certaine stabilisation dans laquelle naissent déjà des éléments de déclin. Le principal est le mouvement centrifuge de la population, la périphérie accueillant toujours plus d'habitants alors que Paris atteint sa population maximale et que son centre se vide[384]. Après avoir connu un développement inouï, les transports en commun semblent également marquer un temps d'arrêt[385]. Si le réseau de surface est perçu comme redondant et vieilli, il s'avère impossible de le faire évoluer, si bien qu'il semble, lui aussi, avoir atteint son apogée, au vu de l'impossibilité de satisfaire les besoins de coordination. Le réseau d'autobus, largement issu de celui de la CGO, contribue à renforcer une image d'un Paris fait de quartiers, chaque habitant se recréant sa ville autour de soi, à l'image de Léon-Paul Fargue, alors que métro et automobile ont brouillé les repères en effaçant les frontières[386]. Malgré la crise économique et un manque d'harmonie entre le développement de la ville et celui de ses transports de surface, ceux-ci sont couramment utilisés.

L'autobus, symbole d'une modernité pour tous

Si le panthéon moderne dressé par Le Corbusier rassemble l'avion, le paquebot et l'automobile individuelle, l'autobus peut être rapproché de ce trio, dans la mesure où il est une version plus populaire de ces objets[387]. Alors que le tramway est marqué par la rigidité de ses voies nécessairement très droites, l'autobus, par sa souplesse perçue et sa modernité automobile, incarne effectivement une véritable modernité technique et suit l'esthétique, plus balancée, des années de l'entre-deux-guerres[388]. Ses formes mêmes sont extrêmement proches de celles de nombreux autres véhicules poids lourds et utilitaires[389]. La plate-forme arrière, héritière de l'impériale, et le poste de conduite non vestibulé du

[384] S'ils ne sont pas nouveaux, les problèmes de logement, et notamment la question des îlots insalubres, tardent à trouver des solutions. Les projets et lois destinés à les résoudre semblent plutôt inefficaces, tandis que s'accroît le contraste entre appartements de *standing* parisiens et logements auto-construits de banlieue.

[385] Le nombre de voyages annuels en transports en commun (métro, tramway, autobus, bateaux) passe ainsi de 93 en 1898 à 393 en 1926. Comme l'écrit un expert de l'époque, « *travailler dans un lieu, demeurer dans un autre est devenu le trait caractéristique de la vie citadine [pour autant] cet accroissement se trouve [...] limité par la répugnance qu'éprouve la femme, pour des raisons de sentiment et d'économie domestique, à chercher du travail trop loin de son domicile* » (Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, *op. cit.*, pp. 226-227).

[386] Sur cette idée, voir El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 23.

[387] Voir Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, Crès, 1923, réédition, Paris, Flammarion, 1995, pp. 65-117.

[388] Comme l'a écrit Pierre Sansot, « *le tram rappelle l'ordre de la ligne droite au milieu des zigzags des années 1920-1930* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 309).

[389] Voir, par exemple, FI, *Automobiles Renault au début du siècle*, notamment pour les PN. Les châssis des véhicules, comme ceux de livraison du *Petit Parisien*, sont identiques.

machiniste ne font pas figure d'exception dans le monde automobile : la majorité des véhicules est en effet largement ouverte sur l'extérieur[390]. Est-il d'ailleurs un véhicule plus moderne que celui permettant de se lancer dans une véritable course poursuite à travers Paris ? Celle que décrit le romancier fantastique Gaston Leroux, en 1923, rappelle les exploits de Fantômas et témoigne de l'aplatissement de la ville par l'automobile, un omnibus hippomobile ayant dû étudier plus finement son itinéraire pour éviter les côtes[391] :

> *Ayant remonté le boulevard de la Madeleine et une partie de celui des Capucines, accompagné de clameurs de tout un peuple qui se garait sur les trottoirs tandis que l'autobus renversait tout sur la chaussée, Gabriel tourna brusquement derrière l'Opéra, prit la rue Lafayette qu'il fit remonter à son terrible char comme une trombe.*
> *[...] La redoutable voiture (cet obus à roues, comme on a dit depuis) lâcha la rue Lafayette à la hauteur de la gare de l'Est pour redescendre le boulevard Magenta, avaler la place de la République, bondir jusqu'à la Bastille, enfiler le boulevard Diderot !*

Le journaliste et écrivain Léon Groc consacre ainsi un roman entier à « *ce véhicule si représentatif de la vie moderne qu'est un autobus*[392]. » Aux yeux de beaucoup, ce mode présente alors d'indéniables qualités par rapport au métro dont les inconvénients, perçus à l'époque, sont nombreux : manque d'hygiène, temps long passé sous terre par les employés, correspondances difficiles avec des dénivelés, fraude facile, notamment de la 2e classe vers la 1re, manque de densité du réseau et de souplesse face à une demande évolutive... « *Les autobus sont plus économiques, plus hygiéniques que le Métropolitain et plus pratiques en raison de l'absence des trajets à faire à pied aux changements de ligne et de la forte densité du réseau* », affirme un expert en 1933[393]. Même la vitesse figure au rang des avantages de l'autobus, lorsque l'on sait qu'alors, pour un trajet entre la gare Saint-Lazare et la porte de Versailles, il faut compter 20 minutes en autobus, 21 minutes en métro, et 12 minutes en taxi, quand le tramway mettait 30 minutes[394].

Les défauts structurels d'un mode qui se veut moderne

Malgré cette modernité, l'autobus présente encore de nombreux défauts, liés à sa forme artisanale et à ses difficultés à faire face à une massification de la mobilité motorisée. Il n'est en effet pas exempt de critiques, en dehors des questions de déficit et de coordination, notamment concernant les « *gaz délétères* » qu'il produit et qui incommodent voyageurs de la plate-forme et receveurs[395]. Le manque d'aération de ces véhicules, où la foule se presse,

[390] Tourné en 1928, le film FI, *Études sur Paris*, permet de parfaitement s'en rendre compte. Les véhicules à bras, voire hippomobiles, sont encore nombreux et très ouverts.

[391] Leroux (G.), *La machine à assassiner*, Paris Tallandier, 1923, réédition *in La poupée sanglante ; la machine à assassiner*, Paris, Opta, 1969, pp. 413-414.

[392] Groc (L.), *L'autobus évanoui*, Paris, Éditions cosmopolites, 1931, pp. 199-200.

[393] Fernand-Nivoit (G.), *La solution du problème des transports dans la région parisienne*, *op. cit.*, pp. 9-12.

[394] *Idem.*

[395] « Quelques critiques sur les transports en commun », *Le matin*, 25 décembre 1938. Encore faut-il souligner que cet article est signé d'« *un vieux Parisien de Paris* » peut-être insensible à la modernité triomphante.

est également critiqué. Du point de vue de l'exploitant, les moteurs des premiers TN, présentent des faiblesses qui imposent une modification générale dès 1937[396].

L'attente aux arrêts est toujours un exercice éprouvant pour la population parisienne (voir p. 1090). L'irrégularité, notamment due aux embouteillages, aggrave les conditions offertes aux voyageurs[397]. Le portrait dressé par les contemporains peut d'ailleurs être catastrophiste : « *les usagers souffrent des odeurs d'essence et des trépidations. Le bruit des autobus est désagréable pour les voisins. Les répercussions sont fâcheuses (nerfs, maisons dont les murs se fendillent, dont les carreaux se descellent). L'usure des chaussées est considérable*[398]. »

Plus pragmatiquement, les services ouvriers finissent trop tôt[399]. L'idée de discriminer les tarifs en fonction de l'heure d'embauche se heurte à la réalité de nombreux ouvriers dont le travail ne respecte pas ces horaires, notamment du fait de l'adoption d'un rythme par roulement dans de nombreux établissements, suite à la semaine de 40 h. Une question du conseiller communiste Lucien Monjauvis mentionne ainsi des ouvriers ne rentrant plus chez eux le midi et effectuant leurs trajets à pied à la suite des hausses de tarif de 1938[400]. Par ailleurs, les points d'arrêt sont peu visibles le soir et la nuit, et difficiles à distinguer des autres candélabres[401]. En 1939, les autobus marquent encore 61 points d'arrêts à gauche à Paris, pour des raisons de stationnement de voitures, d'accessibilité ou de visibilité, et d'étroitesse des trottoirs en certains lieux où la foule est importante[402]. Enfin, comme le souligne une note de la STCRP en 1939, « *il existe quelques points d'arrêts signalés à gauche mais observés à droite, situés pour la plupart dans des rues à sens unique, ces points d'arrêt sont peu fréquentés pour la montée ; mention des conditions d'observation en est faite pour les usagers qui attendraient nos voitures au droit des signalisations*[403]. »

Malgré ces difficultés éprouvées sur le terrain, la STCRP et l'administration se montrent très réticentes à toute proposition issue du monde des voyageurs, comme en témoignent les nombreuses demandes de création d'arrêts ou d'augmentation de fréquence, toujours rejetées[404]. Les réflexes malthusiens, dans une situation de difficultés financières, sont très

[396] Les TN 4 A dotés de nouveaux moteurs plus puissants deviennent les TN 4 B.

[397] Voir, par exemple, le cas de la ligne $^{DG}/_{34}$ (Asnières (Place Voltaire) – Gare d'Austerlitz) dont le mauvais fonctionnement, notamment aux heures de pointe, suscite, en 1933-1934, pétitions et plaintes de la part d'une clientèle ouvrière du Nord-Est de Paris aussi bien que de la banlieue proche (Asnières, Gennevilliers, Clichy-la-Garenne…) (AP, Pérotin/10 331/56/1/22).

[398] *Idem.*

[399] « La démarche de l'Union des tissus pour la prolongation de validité des cartes ouvrières de la S.T.C.R.P. », *La journée industrielle*, 25 décembre 1938.

[400] *BMO*, 26 mars 1938.

[401] La STCRP a étudié l'installation de colonnes lumineuses, mais a abandonné l'idée en raison de son coût.

[402] Note STCRP/DEC/848 du 22 février 1939 (ARATP, 1R 250).

[403] *Idem.*

[404] Voir par exemple le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/136. La STCRP rejette le plus souvent sans justification les demandes en les accusant de n'être que l'expression de besoins particuliers (voir, par exemple, la note STCRP/DEC/660 du 10 janvier 1935 (ARATP, 1R 288)). Ainsi, en 1922, une pétition d'habitants du quartier de la porte de Bagnolet réunit 1 317 signatures en vue de réclamer une meilleure desserte par les transports de surface, les habitants s'estimant d'autant plus frustrés que des autobus de la ligne P (Père Lachaise – Gare Saint-Lazare) relient à vide le dépôt de Bagnolet et le

palpables. Ainsi, les innovations apportées par la STCRP ne sont pas toujours efficaces en raison de leur manque de réalisme[405]. Pour autant, et parfois de ce fait, l'autobus parvient à tenir une place de premier rang parmi les objets et enjeux des années 1930 à Paris.

D. L'autobus parisien, enjeu des années 1930

Au cours des années 1930, l'autobus revêt une importance nouvelle et acquiert une forte visibilité sur l'espace public, dans le débat politique et les pratiques des citadins[406]. Sa présence ne se limite pas aux usages courants qu'en font les Parisiens, puisqu'il se trouve également engagé dans les conflits politiques violents de février 1934.

L'autobus, un objet très présent sur l'espace public parisien des années 1930

L'image du Paris de l'entre-deux-guerres semble inséparable de ses autobus, devenus maîtres de la chaussée, comme l'illustre, en 1927, le film *Harmonies de Paris*, qui se conclut par un plan où seuls les carrosseries des autobus traversant le Pont-Neuf dépassent sur la ligne d'horizon, entre la place Dauphine, le Louvre et la Monnaie (voir p. 387)[407]. Cette forte présence se retrouve dans les débats politiques, notamment au Conseil général de la Seine. La crédibilité de l'autobus en fait un enjeu d'aménagement essentiel, tandis que ses déficits croissants imposent à tous les élus de s'y intéresser. Il est ainsi associé au dossier le plus important de ces années d'entre-deux-guerres, celui du logement. Dans l'esprit d'Henri Sellier, le tramway, puis l'autobus après la substitution, sont les modes de desserte naturels des logements sociaux de banlieue, notamment des cités-jardins[408]. Le Conseil municipal parisien, plus attaché à son métro, fait plutôt reposer la desserte des logements qu'il crée sur ce mode, mais n'oublie pas, non sans un certain retard, de s'intéresser aux transports de surface lors de l'édification des habitations à bon marché (HBM) au début des années 1920, notamment du fait de la place qu'ils occupent aux portes de Paris[409].

terminus du Père Lachaise. Cette demande fut finalement rejetée, la STCRP estimant que le quartier était suffisamment desservi (AP, Pérotin/10 331/56/1/258).

[405] Ainsi, afin de réduire le personnel et par souci de modernisation, la STCRP procède à la mécanisation des départs aux terminus en supprimant peu à peu les contrôleurs, d'abord en banlieue, puis à Paris en 1933-1935. Les agents doivent désormais se conformer à l'heure indiquée par une horloge au terminus et à leur feuille de départ mais aussi, procéder eux-mêmes à la régulation des autobus, en fonction de règles préétablies. Le résultat est peu probant, les horloges étant souvent défaillantes et les agents ne disposant pas de la vision globale qu'avait le contrôleur sur l'exploitation de la ligne (voir le carton ARATP, 1R 46). Notons toutefois que l'autobus roule ainsi sur la voie du chemin de fer, en réglant le temps de la ville, ce que prouvent des plaintes de voyageurs à propos du dysfonctionnement des horloges, et ce qu'un article a appelé « *l'heure de la STCRP* » (« L'heure de la STCRP », *Le Figaro*, 21 octobre 1935).

[406] L'intensité est très forte aux heures de pointe : 310 passages à l'heure boulevard Saint-Denis, 350 avenue de l'Opéra, 300 sur le pont du Carrousel et, le record, 650 autobus à l'heure sur la place de l'Opéra (« *Le problème de la circulation dans Paris et les transports en commun* », *ca.* 1930 (ARATP, 1G6)).

[407] FI, *Harmonies de Paris*.

[408] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/28.

[409] Voir le carton AP, Pérotin, 10 331/56/1/266. Ainsi, la ligne EU (Clamart (Mairie) – Porte de Saint-Cloud) n'est prolongée au Plessis-Robinson (Cités jardins) que le 31 août 1936 alors que la construction de la cité avait pourtant débuté en 1926. Sous la direction d'Henri Sellier, l'OPHBM a dû subventionner lui-même la ligne (lettre de l'administrateur délégué de l'OPHBM au préfet de la Seine du 14 novembre 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/257) ; voir également le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/28). Jusqu'à ce prolongement, les appartements avaient d'ailleurs eu du mal à trouver preneurs. La

L'image de l'autobus est donc celle d'un mode indispensable au bon fonctionnement de l'agglomération. Ce dont témoigne sa forte fréquentation, la STCRP transportant plus de voyageurs que la CMP entre 1936 et 1938, exploitant un réseau plus long et enregistrant de meilleures recettes, notamment rapportées au voyageur[410]. De même que le quai du métro ou le café, l'autobus est un lieu très couru par les Parisiens des années 1920-1930, encore plus lors des grands événements[411]. Ce succès de l'autobus, au moins en termes de visibilité et de fréquentation sinon sur le plan financier, s'appuie sur la modernité qu'il sait alors représenter[412].

Mais ce n'est pas uniquement par son utilisation courante que l'autobus marque les esprits des Parisiens. La montée de la tension politique que connaissent les années 1930 se traduit effectivement par une mise en avant des autobus, non plus comme support de mobilité, mais comme objet de manifestation.

Février 1934, incendier les autobus pour faire vaciller le régime ?

Les événements du 6 février 1934, autour du palais Bourbon et surtout place de la Concorde, font partie de ces journées où l'histoire nationale rencontre celle de notre objet[413]. Il échappe alors à son utilisation quotidienne et au contrôle de l'exploitant et connaît une prise de pouvoir par les manifestants qui l'utilisent pour définir un territoire de non-droit.

Avec l'apaisement des relations sociales au Second Empire, l'emploi des barricades et donc le détournement des omnibus à cette fin avait disparu (voir p. 116)[414]. La violence exceptionnelle s'exprimait alors plutôt à l'occasion de grèves, comme celle de juin 1891, au cours desquelles l'omnibus devient un enjeu entre grévistes, agents souhaitant travailler et voyageurs[415]. Mais ce sont à nouveau des manifestations *a priori* sans relation avec le monde des transports qui avaient pris pour cible les omnibus puis autobus au début du XX^{e} siècle, comme celle du 13 octobre 1909, qui fut fatale à un omnibus automobile de

ligne est prolongée jusqu'à la Butte rouge le 16 janvier 1939, avec uniquement quatre services par jour permettant les déplacements domicile-travail, les habitants de la Butte rouge étant notamment des ouvriers de Renault, à Boulogne-Billancourt.

[410] Pour des données de fréquentation, voir tab. 39, p. 993. Face à l'affluence, des strapontins sont installés pour étendre de 50 à 56 places la capacité des TN (note STCRP/DEC/6 062 du 25 mai 1936 (ARATP, 1R 232)).

[411] Voir FI, *Les hallucinations d'un pompier* dans lequel un soldat du feu ivre croit voir des femmes nues dans trois endroits courants de la vie parisienne : le café, le quai du métro et l'autobus.

[412] Notons que si les années 1930 sont marquées par les scandales et l'affairisme, dans un contexte de crise et de connivence entre élites politiques, industrielles et financières, les transports de surface n'y échappent pas, du fait de la personnalité controversée d'André Mariage. Jusque dans ce domaine sulfureux, l'autobus est un enjeu de l'époque.

[413] Sur le 6 février 1934, nous renvoyons, notamment pour le déroulé des événements à Berstein (S.), *Le 6 février 1934*, Paris, Gallimard, Julliard, 1975, *passim* et Chavardès (M.), *Une campagne de presse : la droite française et le 6 février 1934*, Paris, Flammarion, 1970, *passim*. La couverture de ce dernier ouvrage est d'ailleurs illustrée par un autobus en flammes. Ces travaux se fondent notamment sur le rapport de la commission d'enquête réunie après les événements sous la présidence du député républicain social Laurent Bonnevay. Pour ce qui est de la question plus spécifique des autobus, voir le carton ARATP, 1R 406.

[414] Les explications que donne Maxime du Camp sur l'assaut des omnibus en vue de constituer une barricade en 1867 le sont à titre historique (du Camp (M.), « Les voitures publiques dans la Ville de Paris », *La revue des deux mondes*, 15 mai 1867, pp. 350-351).

[415] Sur la grève de juin 1891, voir par exemple l'image PRATP, 27 616.

la CGO (voir fig. 79, p. 354)[416]. En février 1934, les manifestants de tous bords relèvent donc une tradition ancienne et lui donnent une ampleur inédite.

Fig. 79 – *Images d'un autobus P2 incendié lors de la manifestation du 13 octobre 1909*[417]

Depuis le début de l'année 1934, le climat politique s'était tendu du fait des révélations de l'affaire impliquant le financier Alexandre Stavisky et de la mort de ce dernier. La première manifestation d'importance a lieu le 27 janvier à l'appel de l'Action française, en vue d'obtenir la démission du gouvernement de gauche dirigé par Camille Chautemps, dont plusieurs membres semblent compromis. Le retrait du gouvernement en fin d'après-midi n'empêche pas la manifestation de se tenir aux abords de l'Opéra. Dans la soirée, de gros incidents ont lieu, du fait des ligueurs, au carrefour Châteaudun et sur les Champs-Élysées, mais aussi des communistes, boulevard Montmartre. Un autobus de la ligne X (Abattoirs de Vaugirard – Gare Saint-Lazare) est encerclé par des manifestants sur les Grands Boulevards, de plus forts heurts ayant été évités de justesse. Les principaux éléments des manifestations de février sont déjà présents, notamment la tension des extrêmes, l'antiparlementarisme, l'atteinte à des objets d'usage collectif et la position ambiguë de la police[418].

Après la constitution du cabinet dirigé par Édouard Daladier, différents mouvements appellent à la manifestation le jour de sa présentation devant la Chambre, le 6 février 1934[419]. Le service d'ordre se met donc en place pour barrer le passage sur le pont de la Concorde, puisque l'essentiel des manifestants se réunit sur la rive droite. Les lignes de transport de surface sont déviées[420]. La tension s'élève à partir de 17 h, à la sortie

[416] Le 13 octobre 1909, en réaction à l'exécution du libre-penseur espagnol Francisco Ferrer, des manifestations eurent lieu dans plusieurs villes européennes. A Paris, des affrontements violents se produisirent devant l'ambassade d'Espagne. Parmi les blessés, le préfet de police Louis Lépine, tandis qu'un policier décéda de ses blessures (sur l'affaire et ses répercussions politiques, voir Combeau (Y.) et Nivet (P.), *Histoire politique de Paris au XX^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, pp. 47-48). Pour des récits sur les incendiaires de tramways et d'omnibus peu avant 1900, voir Lepère (A.) et Montorgueil (Georges), *Paris au hasard*, Paris, Henri Béraldi, 1895, pp 274-277.

[417] De gauche à droite : PRATP, R 1 038, R 1 035 et R 1 036.

[418] Sous les ordres de Jean Chiappe, la police traite différemment les manifestants de gauche et de droite, étant plus laxiste avec ces derniers (voir Berstein (S.), *Le 6 février 1934*, *op. cit.*, pp. 109-112).

[419] L'historien Serge Berstein en a distingué trois types : les ligues – Action française, Jeunesses patriotes... –, les anciens combattants – Union nationale des combattants, Croix de Feu... – et les hommes politiques de droite, essentiellement des conseillers municipaux de Paris – Charles des Isnards, Noël Pinelli, Armand Massard, Georges Contenot... –; il convient d'ajouter des mouvements communistes, dont l'action fut distincte (*ibid.*, pp. 47-48). Notamment en raison du découpage des circonscriptions, le Conseil municipal de Paris était dominé par la droite et l'extrême droite, alors que la Chambre était à gauche.

[420] Les cadres d'exploitation ont tenté dès la fin d'après-midi de dévier les autobus et tramways, mais se sont heurtés à

du travail. La police montée procède à plusieurs charges, repoussant ainsi la foule. Peu après 18 h 30, un autobus de la ligne AC (Gare du Nord – Champ de Mars) est arrêté par 500 à 600 personnes au cri de « *A l'autobus ! A l'autobus ! Vive Chiappe ! Conspuez les voleurs !*[421] » Le receveur est frappé, les voyageurs sont évacués et le machiniste, menacé, doit descendre[422]. Les glaces sont brisées par certains tandis que d'autres utilisent un numéro enflammé du *National*, organe des Jeunesses patriotes, pour mettre le feu au véhicule. La police dégage les manifestants et permet aux agents de la STCRP de maîtriser l'incendie grâce à l'extincteur de bord. Mais la foule accourt à nouveau et parvient à enflammer définitivement l'autobus[423]. Simultanément, les premiers coups de feu sont tirés sur les forces de l'ordre. Vers 19 h 30, elles répliquent ; la situation est incontrôlée. Vers 20 h 35, un autobus de la ligne D (Porte des Ternes – Filles du calvaire), dont le personnel n'avait pas été informé de la déviation mise en place, débouche avenue Gabriel[424]. Une fois prévenu des événements par un piéton, le machiniste tente de faire demi-tour, mais les manifestants l'assaillent de projectiles. Les voyageurs s'enfuient, bientôt suivis du machiniste et du receveur. L'autobus est incendié tandis que, bien qu'alertés, pompiers et policiers n'interviennent pas[425].

Ces premiers incidents sont le fait des ligueurs. L'arrivée des anciens combattants, vers 20 h 45, calme le jeu. Une deuxième période de violence éclate entre 22 h et 23 h 30. Les manifestants enfoncent un barrage puis sont repoussés par plusieurs charges. Des coups de feu sont à nouveau échangés. Charges et attaques du pont de la Concorde se succèdent jusqu'à 2 h 30. Le bilan est lourd : 15 morts et 1 435 blessés[426].

L'étude des rapports internes de la STCRP permet de percevoir une géographie de la soirée beaucoup plus diffuse et non uniquement centrée sur la place de la Concorde[427]. Ainsi, des dégâts portés au réseau d'autobus sont à signaler sur le boulevard Saint-

des difficultés de communication, ne pouvant agir qu'aux terminus et principaux points de correspondance (rapport STCRP/DEC/Groupe Sud/178 du 7 février 1934).

[421] « Comment les hordes fascistes incendièrent un autobus place de la Concorde », *Le populaire*, 9 février 1934. Jean Chiappe avait été remplacé le 3 février par Adrien Bonnefoy-Sibour.

[422] Voir les dépositions de ces deux agents (ARATP, 1R 406).

[423] L'information parvient à la Permanence générale (PG) de la STCRP à 19 h (ARATP, 1R 406). L'autobus fut remorqué au dépôt à 3 h 30 (rapport STCRP/DEC/1 712 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406)).

[424] Voir les dépositions du machiniste et du receveur (ARATP, 1R 406).

[425] L'information parvient à la PG de la STCRP à 21 h (ARATP, 1R 406). La carcasse est reconduite au dépôt de Puteaux à 4 h.

[426] Ce récit des événements de la Concorde est confirmé par celui d'un témoin, publié outre-Manche :

> *Immédiatement après la première charge de cavalerie, je vis un autobus retourné sur la chaussée prendre feu. Ce qui fut fait pour offrir aux manifestants un abri contre les charges à venir de la police.*
> *[...] Les lumières jouant sur l'Obélisque et les façades des immeubles s'effaçaient maintenant, mais les lampes à gaz étaient toujours allumées et deux autobus flambaient [...].*

(« The Paris Riots. The Story of an Eyewitness », *Harper's monthly magazine*, mai 1934, pp. 711-713)
Traduction personnelle de la version anglaise :

> *Immediatly after the first cavalry charge, I saw an autobus topple over into the roadway and catch fire. This was done to afford the demonstrators shelter from further police charges.*
> *[...] The lights playing on Cleopatra's Needle and the façades of the houses now went out, but the gas lamps were still alight and two autobuses blazed [...].*

[427] Voir notamment le rapport STCRP/DEC/1 712 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406).

Germain, devant l'Hôtel de Ville, sur le boulevard Sébastopol et aux Halles. Malgré les déviations décidées pour la soirée, ce sont une dizaine d'actions violentes visant des autobus qui ont eu lieu, quatre ayant été fatales aux véhicules, détruits par les flammes (voir p. 1088)[428]. Dans plusieurs dizaines d'autres situations, les manifestants ont simplement brisé les vitres des autobus et tramways dans tout Paris. Boulevard Malesherbes, sur la ligne AT (Place Voltaire – Porte de Neuilly), « *le personnel [a été] sommé, sous menace du revolver, d'abandonner la voiture*[429]. » Plusieurs agents de la STCRP ont été victimes de tirs de balles et de jets de pavés ou molestés. En cas d'incendie, receveurs et machinistes, armés de l'extincteur de l'autobus ou, parfois, de la célèbre couverture du machiniste, parviennent le plus souvent à éteindre les flammes naissantes[430].

Le lendemain a lieu une manifestation des forces communistes, en réaction à celle de la veille et à l'arrestation du dirigeant communiste Jacques Duclos, qui prit également à partie le réseau de la STCRP et dont le bilan fut de quatre morts[431]. Mobilier urbain, autobus et agents sont de nouveau pris pour cible[432]. L'incident le plus grave est celui survenu place de l'Étoile sur un véhicule de la ligne BO 1 (Boulogne (rond-point de la Reine) – Opéra), des manifestants ayant tenté de le renverser, puis l'ayant finalement incendié[433].

Le lendemain, l'ambiance est calme ; mais la violence reprend le 9 février, lors d'une manifestation des mouvements socialistes et communistes, qui fit quatre victimes par balles. Pour le réseau de surface, les incidents sont mineurs, au vu de ce que furent les jours précédents. Le relevé des événements reflète toutefois la tension perceptible à bord des véhicules[434] :

[428] A ceux de la place de la Concorde vinrent s'ajouter un véhicule de la ligne CD (Porte de Versailles – Gare du Nord) incendié vers 23 h au rond-point des Champs-Élysées et un autre de la ligne C (Hôtel de Ville – Neuilly) incendié vers 1 h 30 place Saint-Augustin.

[429] Rapport STCRP/DEC/1 712 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406).

[430] La couverture a, par exemple, sauvé l'autobus de la ligne B (Trocadéro – Gare de l'Est) incendié sur les Champs-Élysées vers 0 h 25 (note STCRP/DEC/Groupe Nord/207 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406)). Les installations fixes du réseau ont également été atteintes, comme ce bureau de la ligne BP (Boulogne (rond-point de la Reine) – Madeleine) à la Madeleine qui a connu un début d'incendie. En revanche, les dépôts, excentrés et protégés, ont été épargnés. La veille, Louis Bacqueyrisse, avait revu les dispositifs de protection des dépôts par l'armée (note STCRP du 5 février 1934 (ARATP, 1R 406)).

[431] Dans la matinée, un incident avait déjà éclaté sur la ligne CB (Porte de Champerret – Porte d'Orléans), alors que le sénateur de gauche Camille Rolland tentait de se réfugier à bord d'un autobus, une foule le poursuivant depuis la Concorde. Le véhicule avait finalement été envahi et saccagé par les manifestants (note STCRP/DEC/Groupe Nord/208 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406)).

L'utilisation d'autobus par des hommes politiques n'était d'ailleurs pas une nouveauté, puisque *L'illustration* avait narré en 1919 la façon dont un candidat aux législatives s'était adressé à ses électeurs depuis la plate-forme d'un « *autobus électoral* » (*L'illustration*, 8 novembre 1919). Voir également fig. 155, p. 777.

[432] Un potelet de la STCRP a été brisé place de la Madeleine en début de soirée, puis la foule a massivement détruit différents éléments de mobilier urbain dans le quartier (*Le populaire*, 8 février 1934, p. 3). Par ailleurs le bureau de la STCRP de la place de l'Étoile a été saccagé (« *Mercredi 7 février 1934, Relevé des incidents* » (ARATP, 1R 406)). Un receveur de la ligne AQ (Montmartre – Boulevard de Grenelle) a été molesté ; une voiture de la ligne AL (Porte d'Asnières – Porte de Châtillon) a été assaillie par des manifestants boulevard Haussmann (*idem*).

[433] Les agents ayant fui, c'est un receveur passant sur la place qui est parvenu à éteindre les flammes après avoir arrêté un autocar Citroën et lui avoir emprunté son extincteur ; le véhicule fut finalement conduit au dépôt de Puteaux par un chauffeur de maison bourgeoise, qui s'est spontanément proposé pour redémarrer l'autobus (voir le carton ARATP, 1R 406). Soulignons ici la solidarité entre l'autocar Citroën et l'autobus de la STCRP.

[434] « *Vendredi 9 février 1934. Relevé des incidents* » (ARATP, 1R 406).

20h45
M. Lagarrigue rend compte que l'Inspecteur de la ligne 51 [(République – Drancy)] a signalé que de nombreux voyageurs très excités, habitant la région de Bobigny, étaient venus sur Paris pour manifester.
Ils ne se sont pas cachés auprès du personnel qu'au retour, il ne resterait aucune glace dans les voitures, qu'ils crèveraient tous les coussins, démoliraient les sonneries, en un mot, qu'ils saboteraient le matériel.

La ligne 51 fut finalement fermée par la STCRP et il semble que les incidents promis aient été évités.

Trois jours plus tard a lieu la grande journée de mobilisation des forces de gauche en réaction aux événements du 6 février. Éric Bail affirme que cette grève du 12 février 1934 constitue le tournant vers un engagement plus net et plus violent des agents de la STCRP dans des mouvements politiques[435]. Généralement peu politisés, ils sont, en février 1934, la cible des manifestants de droite comme de gauche. La mobilisation est générale mais l'appel des agents des transports à cesser le travail se fonde sur la solidarité avec les taxis, déjà en grève depuis le 1er février pour protester contre une surtaxe sur l'essence[436]. C'est un des rares éléments de sentiment d'appartenance à un même service urbain qui voit ainsi le jour, en pleine concurrence exacerbée entre autobus et taxis horo-kilométriques ou collectifs. La grève est assez violente dans les transports de surface[437]. Devant plusieurs dépôts, des piquets de grève interdisent toute sortie de véhicule par des jets de projectiles[438]. Le matériel est dégradé pour empêcher tout départ[439]. Le personnel qui parvient à travailler est protégé par la police et menacé par les grévistes[440].

Cette grande journée de mobilisation clôt ce cycle de manifestations violentes qui ébranlèrent la IIIe République. L'historien Serge Berstein a décrit le 6 février 1934 comme une « *référence* », pour la droite comme pour la gauche[441]. Nous proposons également ici de voir ces événements, plus étendus, dans le temps comme dans l'espace, comme une référence en matière d'émeutes ayant impliqué les transports de surface. Géographiquement, la tension se trouve localisée entre la Chambre des députés, la Madeleine et les Champs-Élysées. La place de la Concorde devient ainsi le lieu de l'insécurité la plus totale, sa traversée suscitant de multiples incidents, parfois très graves. Mais d'autres lieux sont également impliqués, notamment lors des manifestations de gauche, comme les Grands

[435] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, *op. cit.*, p. 88.

[436] « *La lutte des 25.000 chauffeurs de taxis parisiens, qui ont réalisé leur* unité dans l'action*, est l'exemple vivant de la justesse de cette position qui doit être adoptée d'enthousiasme par tous les travailleurs de notre corporation* » (« Dans les T.C.R.P. », *L'Humanité*, 10 février 1934). Voir également « Travailleurs des transports soyez solidaires des chauffeurs de taxi », *L'Humanité*, 9 février 1934.

[437] Voir « *Journée du lundi 12 février 1934. Relevé des incidents* » (ARATP, 1R 406).

[438] Les grévistes poursuivent les agents sortis en autobus et les empêchent d'assurer leur travail. Des employés de la SITA, faisant partie de la constellation Mariage, ont déversé des ordures devant le dépôt d'Asnières pour en bloquer la sortie.

[439] Les cordes des perches de tramways sont coupées. Des manettes, permettant la conduite des tramways, sont jetées dans le canal de l'Ourcq.

[440] Comme l'écrit *L'Humanité*, ils « *se sont fait corriger en voulant faire les jaunes* (« Les T.C.R.P. dans la bataille », *L'Humanité*, 17 février 1934). Finalement, la police arrêta 17 agents pour entrave au travail.

[441] Berstein (S.), *Le 6 février 1934*, *op. cit.*, p. 247.

Boulevards et la République[442]. La presse et les témoins sont marqués par le fait que des autobus ont été engagés dans ces scènes violentes, y jouant le rôle de boucliers enflammés (voir fig. 80, p. 358 et fig. 81, p. 359)[443].

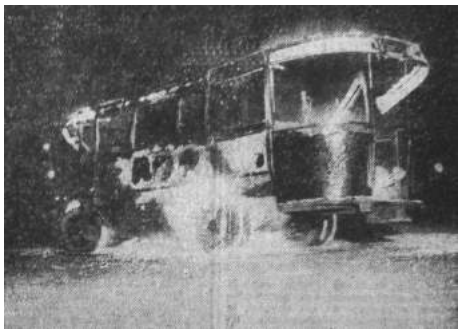


Fig. 80 – *« Un autobus flambe dans la nuit »,* Le populaire*, 8 février 1934*

Généralement, La foule assaille d'abord l'autobus en utilisant les bandeaux de ligne et persiennes pour briser les vitres, tout en évacuant les voyageurs. Le receveur reste le dernier sur la voiture avant de quitter l'autobus, avec sa moulinette. Isolé, le machiniste est souvent pris à partie et violemment descendu de son poste de conduite. Il a parfois le temps de fermer le robinet d'essence alimentant le moteur. Les manifestants s'en prennent alors aux fils de démarrage électrique du véhicule, vite arrachés avant d'utiliser des papiers enflammés pour mettre le feu aux parties les plus sensibles. Le moteur, les pneus, le sol en caillebotis et la caisse en bois sont des cibles facilement inflammables. Un véritable rituel se met ainsi en place, auquel se livrent les foules, de gauche comme de droite[444]. C'est donc un unanimisme politique qui procède à l'incendie de cet objet collectif qu'est l'autobus[445]. Brûler un autobus est-il un moyen d'interpeller les élus sur les problèmes politiques ou, plus pragmatiquement, les autobus étaient-ils les principaux objets présents sur la chaussée susceptibles d'être utilisés contre la police ou pour manifester sa colère ? Ou brûler quelques objets n'est-il pas qu'une manière de ne pas s'intéresser à l'organisation, plus impalpable, des transports en général ? Tel est le sentiment de l'éditorialiste de gauche Nicolas Lerouge en 1938[446] :

[442] Les manifestations des ligues, marquées par des défilés en ordre, préparés à l'avance et où le public n'est que spectateur, contrastent toutefois avec celles de la gauche, où se fondent, dans l'improvisation, manifestants et habitants des quartiers traversés, plus populaires (pour des images, voir Margairaz (M.) et Tartakowsky (D.), *L'avenir nous appartient ! Une histoire du Front populaire*, Paris, Larousse, 2006, pp. 42-43).

[443] Un dessin satirique, publié par *l'Almanach de l'Humanité, ouvrier-paysan*, montre également des chiens de garde des Croix de Feu dansant autour d'un autobus en flammes (*ibid.*, p. 29).

En raison de la grève des taxis les rues étaient désertes et essentiellement parcourues par des autobus.

[444] Le caractère spontané de ces incendies n'est pas certain, puisque la presse de gauche rapporte que les manifestants du 6 février disposaient de bidons d'essence (voir « Comment les hordes fascistes incendièrent un autobus place de la Concorde », *art. cit.*).

[445] Ainsi, parmi les organisations présentes à la Concorde, figurent les fédérations de contribuables, largement mobilisées contre le déficit des transports de surface dans des débats habituellement plus policés (voir, par exemple, l'affiche de la Ligue nationale des contribuables français contre le risque de mise en régie des transports de surface en 1931 (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 194.)). Pour une présentation de cette ligue, voir Berstein (S.), *Le 6 février 1934*, *op. cit.*, pp. 77-79.

[446] Lerouge (N.), « Les autobus fantômes », *art. cit.*

Des factieux, sous l'impulsion de meneurs aussi anonymes que louches et louchissimes, ont, un jour, brûlé un autobus, place de la Concorde. Et cela a failli coûter cher au pays et au régime
Mais jamais d'honnêtes et bon citoyens ne sont montés dans les bureaux de la S.T.C.R.P., quai des Grands-Augustins, pour demander aux fonctionnaires qui y trônent de quel droit et à la demande de qui, on se f... ait ainsi de l'infortuné peuple de Paris.

Les témoins ont souvent raconté que ces émeutes, auxquelles ont pris part de nombreux anciens combattants, leur ont rappelé la Grande Guerre, événement encore proche dans les mémoires et ciment d'une fierté nationale. L'image d'autobus en flammes, souvenir également du front de 1914, n'a pu que renforcer ce sentiment[447].

Fig. 81 – « Les Croix de Feu raniment la Flamme », Le canard enchaîné, *4 juillet 1934*

Après les faits, la STCRP demande à être dédommagée par l'État et la Ville de Paris, mais, n'étant toujours pas entendue en 1939, elle finit par porter l'affaire devant la justice[448]. Ces difficultés sont-elles liées à la présence d'élus municipaux parmi les manifestants ? Ou à une résurgence du soutien tacite que la Préfecture de police leur a accordé à l'époque de Jean Chiappe ? Par la suite et jusqu'à la guerre, malgré le développement « *des formes de mobilisation de masse* » à la fois culturelles et politiques qu'a notées l'historienne Danielle Tartakowsky, il n'y eut plus d'action visant les autobus[449].

Comme l'ont d'ailleurs montré ses travaux, les événements de janvier et février 1934 ont marqué une date charnière de l'histoire des manifestations de rue à Paris[450]. Pour ce qui est des objets de manifestation, remarquons que, là aussi, l'innovation est nette avec l'attaque directe contre un objet symbolique de la vie collective, l'autobus. L'idée

[447] Pour une image d'un autobus H se consumant, voir Demory (J.-C.), *Les autobus de chez nous*, *op. cit.*, pp. 72-73. Pour consulter des images d'archives du 6 février 1934, voir FI, *Actualités Gaumont février 1934* et FI, *Éclair Journal de janvier à mars 1934*.

[448] Pour un bilan à long terme des événements pour la STCRP, voir la note PS/141 du 26 décembre 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/304) et la note PS/STT/2 099/380/4 075/8 469 du 20 novembre 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/304). Les autobus H n° 217 et n° 397 incendiés furent désaffectés ; l'autobus PN n° 1 317, également incendié mais moins endommagé, fut remis en état.

[449] Tartakowsky (D.), « Manifestations, fêtes et rassemblements à Paris (juin 1936-novembre 1938) », *Le mouvement social*, vol. 27, n° 27, 1990, pp. 52-53.

[450] Tartakowsky (D.), *Les manifestations de rue en France (1918-1968)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1997, pp. 304-305. Elle explique notamment que ces violences sont les plus fortes qu'ait connues Paris depuis la Commune, qu'elles ont directement influencé la sphère politique et que celle du 12 février eut lieu à l'échelle nationale.

d'une identification de l'autobus au Paris des années 1930 sort ici renforcée, puisque les manifestants de février 1934, à défaut d'avoir mis à bas le régime, en ont brûlé les autobus.

Ainsi, ce mode se trouve incarner, en février 1934, une époque autant qu'une société, comme a pu peut-être le faire l'omnibus du milieu du XIX^{e} siècle. Cette accession au statut d'icône éphémère reflète son triomphe dans le jeu modal, face aux tramways et à la Petite Ceinture ferrée, et la concurrence crédible qu'il constitue pour un métro soucieux de conserver sa clientèle. La fréquentation record du réseau d'autobus, devant celle du métro à la fin des années 1930, atteste également de l'utilisation courante de ce mode moderne. Mais cette même massification rend plus visibles les limites du système en place, encore largement inscrit dans une logique artisanale et issu d'un long processus de sédimentation. Si une réforme de son rapport à l'espace public est perceptible, celles des structures institutionnelles et de la configuration même du réseau s'enlisent, peut-être du fait de l'enjeu politique que revêt chaque ligne dans chaque quartier et de l'enjeu financier que représente l'exploitation d'un tel réseau. En outre, une concurrence nouvelle, celle des taxis et de l'automobile, ou renouvelée, celle du métro prolongé, révèle les difficultés du système de l'autobus. Contrairement au processus d'émulation qu'a connu la Belle Époque, il semble que les années 1930 aient plutôt vécu un phénomène d'enlisement, non des véhicules, mais des positions des acteurs et des décisions en matière de transport. La crise économique et les tensions politiques jouent ici un rôle prépondérant et éclairent cette distinction entre deux époques précédant un conflit mondial. Ce n'est effectivement que par les bouleversements apportés par la guerre que la situation figée des années 1930 se met en mouvement. De ce point de vue, les décrets-lois du 12 novembre 1938, postérieurs à la crise de Munich, peuvent d'ailleurs être considérés comme le premier jalon d'une politique des transports parisiens sous l'influence d'un conflit mondial que chacun pressent comme inévitable, autant que la préfiguration de la fusion des réseaux au sein d'une même entité que le gouvernement de Vichy mit en place.

L'autobus et Paris
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

Résumé

Berceau de l'automobile et ville identifiée à son métro, Paris semble aujourd'hui réserver à son réseau d'autobus un rôle secondaire. Un sentiment que ne pouvait ressentir le Parisien du XIX^{e} siècle, marqué par l'image de l'omnibus Madeleine – Bastille, inséparable de la figure célébrée du boulevard. L'autobus aurait donc été victime d'une massification de la mobilité urbaine, à laquelle sa logique, artisanale plus qu'industrielle, n'aurait pas su s'adapter. Il n'a pourtant pas rejoint la longue liste des modes disparus, des tramways aux bateaux omnibus.

Cette thèse entend répondre à ce questionnement par l'analyse du développement de cet objet technique qu'est l'autobus dans le contexte parisien à l'aide d'une problématique triple. Tout d'abord, la notion de souplesse caractérise, dans les discours et dans les faits, le comportement du réseau d'autobus, mais peut présenter des visages divers et déboucher sur autant de malentendus. Celle d'espace public, ensuite, permet d'analyser le jeu des modes de transport entre eux, entre alliances, oppositions et hybridations, qui tient un rôle décisif dans la compréhension de cette histoire. Enfin, le concept de mobilité urbaine ouvre la réflexion sur ce que pourrait être une autre histoire des transports, intéressée aux voyageurs et aux images sociales, autant qu'aux éléments classiquement étudiés que sont les chiffres de fréquentation et le matériel roulant.

Ce travail s'appuie également sur le contrepoint de Londres, permettant de jauger du contexte local mais aussi de l'influence qu'ont exercée l'une sur l'autre les deux principales métropoles européennes en matière de transport public.

Mots-clés

Autobus, espace public, mobilité, Paris, transport, histoire urbaine

The bus and Paris
Flexibility, public space and mobility from 1900 until the 1970s

Abstract

Birthplace of cars, Paris is identified with its *métro* today, and the city seems to keep a secondary part for its bus network. XIXth century Parisians could not share that feeling because the Madeleine-Bastille omnibus, running along and merging with the famous *boulevard*, made a strong impression on them. The bus would have been the victim of standardization of the urban mobility, and its logic, more traditional than industrial, would not have been able to adapt to changes. And yet, the bus did not join the other modes of transport that have disappeared, from tramways to passenger ships on the river Seine.

This thesis intends to clear up this problem through an analysis of the development of this technical object, *i.e.* the bus, in the Paris area, organized around three problematic axes. Firstly, the notion of flexibility, as it appears in speeches and facts, characterizes the behaviour of the bus network. But it can show various aspects and lead to misunderstandings. Secondly, the notion of public space allows the analysis of the interplay between means of transport, that is to say alliances, oppositions and compromises, which decisively affects this history. Lastly, the concept of urban mobility leads us to think of what could be another history of transport, dealing with travellers and social images as well as more classical factors such as traffic and rolling stock.

This work is also based on London, taken as a counterpoint. It allows to determine not only the local context but also the influence both European capitals have exerted on each other as far as public transport is concerned.

Keywords

Bus, public space, mobility, Paris, transport, urban history

Laboratoire

Laboratoire Identités, Cultures, Territoires (EA 337)
Université Paris Diderot – Paris VII
Dalle des Olympiades – Immeuble Montréal
105, rue de Tolbiac – 75013 Paris

UNIVERSITE PARIS VII DENIS DIDEROT
École doctorale Économies, espaces, sociétés,
civilisation, pensée critique, politique et pratiques sociales

Arnaud PASSALACQUA
Thèse pour l'obtention du grade de docteur en histoire

L'AUTOBUS ET PARIS
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

L'attente de l'autobus au coin de la rue Royale et du Faubourg-Saint-Honoré.

Thèse dirigée par M. André GUESLIN
Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris VII Denis Diderot

Volume II

Soutenue le 26 juin 2009

Composition du jury

M. Francis BEAUCIRE	Professeur de géographie humaine Université Paris I Panthéon-Sorbonne	Examinateur
M. Patrick FRIDENSON	Directeur d'études École des hautes études en sciences sociales	Examinateur
M. André GUESLIN	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VII Denis Diderot	Directeur
M. Michel MARGAIRAZ	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis	Rapporteur
M. Jean-Luc PINOL	Professeur d'histoire contemporaine Université Lyon II Lumière	Rapporteur

Illustration de couverture : « Printemps 1938 », *L'illustration*, n° 4 970, 4 juin 1938, p. 193.

Les caractères cursifs sont la retranscription des textes écrits à la main.

Deuxième partie
L'autobus de la Deuxième Guerre mondiale aux Trente Glorieuses, du parent pauvre au *métro de surface ?*

Chapitre 4
L'autobus face à la Deuxième Guerre mondiale ou les aléas d'un mode souple

La Deuxième Guerre mondiale, peut-être encore plus que la Grande Guerre, est un épisode-clé de l'histoire du rapport entre Paris et ses transports. La ville et les contraintes s'appliquant habituellement au système de l'autobus sont totalement transformées par les conditions exceptionnelles de la drôle de guerre, de la débâcle, puis de l'Occupation et de la Libération. La mobilité, devenue essentielle mais moins aisée, fait de l'autobus un enjeu majeur de ces années difficiles qu'a vécues Paris[1]. Certains problèmes, comme les blocages du Conseil général de la Seine, disparaissent au profit d'une technocratie favorable au réseau ferré. D'autres se font jour, comme le manque de carburant et d'huile. Surtout, les conditions nouvelles d'exploitation sollicitent l'autobus parisien tous azimuts et lui imposent de changer de visage, quand le métro demeure, pour l'essentiel, identique.

Il convient donc de s'interroger sur les capacités d'adaptation des transports parisiens, mais également sur les éléments, précipités par la guerre, et dont l'héritage fut bien plus pérenne que celui des autobus de remplacement, notamment la fusion des exploitations au sein de la CMP à compter du 1er janvier 1942. Nous proposons d'analyser cette figure de l'autobus parisien face à la Deuxième Guerre mondiale selon trois axes et non selon une logique purement chronologique. Premièrement, la suspension puis les difficultés de l'exploitation ; deuxièmement, l'utilisation des véhicules pour d'autres fins que les services classiques ; troisièmement, la refonte du système de transport en commun à l'échelle de l'agglomération parisienne. Les deux premiers renvoient directement à la notion de souplesse ; le dernier met plutôt en jeu le rapport entre l'autobus et son rival devenu son maître, le métro.

L'étude du réseau d'autobus pendant la guerre, sous plusieurs aspects, a été particulièrement bien menée dans les maîtrises d'histoire d'Isabelle Beaujouan, Laurent Béru, Pascal Fitzner, Robert Roth et Sylvain Vertel[2]. Nous ne pouvons ici que nous appuyer sur

[1] Sur la vie de Paris pendant l'Occupation, voir notamment Michel (H.), *Paris allemand*, Paris, Albin Michel, 1981, 374 p. et Michel (H.), *Paris résistant*, Paris, Albin Michel, 1982, 374 p.

[2] Voir Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun de la région parisienne (1939-1945)*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1992, 238 p., Béru (L.), *L'épuration dans les transports en commun parisiens à la Libération*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Université Paris VIII Saint-Denis, 2001, 136 p., Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1993, 234 p., Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens pendant la deuxième guerre mondiale : la fusion de deux réseaux sous*

leurs travaux pour ce qui concerne l'exploitation en période de guerre, les réquisitions, la collaboration, la résistance et les réformes administratives. Pour autant, nous proposons de les compléter par des développements nouveaux concernant les carburants alternatifs et les trolleybus, d'une part, les différentes utilisations possibles de l'autobus en période de guerre et notamment la rafle du Vel' d'hiv', d'autre part.

I. L'exploitation en période de guerre, entre inventivité et opportunisme

De la drôle de guerre à la Libération, la notion d'adaptation est bien centrale pour qui entend se déplacer dans Paris. Les repères locaux établis se trouvent en effet bousculés par les conditions géopolitiques internationales. Adaptation des citadins eux-mêmes, à laquelle répond une adaptation des systèmes de mobilité, notamment de celui le plus touché par le conflit, l'autobus. Rester mobile dans Paris occupé est effectivement un défi que relèvent citadins et institutions, tandis que les lieux de mobilité sont des scènes privilégiées de la résistance à la présence allemande.

A. Marche, vélo et métro : le nouveau paysage modal parisien

Plus coutumiers d'une mobilité motorisée collective en 1939 qu'en 1914, les Parisiens durent bien vite changer leurs habitudes pour se déplacer en ville du fait du conflit. Du point de vue des transports en commun, les conséquences de cette situation sont diamétralement opposées, le métro assurant des déplacements urbains, parfois sans interruption nocturne, tandis que l'autobus disparaît partiellement voire totalement du jeu modal. Surtout, d'autres formes de mobilité, souvent plus individuelles, telles la marche et la bicyclette, se développent. Le rôle de l'autobus, devenu rare *intra muros*, n'en est que plus réduit.

La guerre, ou la divergence entre métro et autobus

L'exploitation des transports parisiens pendant le conflit marque le début du « *destin divergeant* » que décrit l'historien Michel Margairaz, entre un métro qui assure un service réduit mais permanent, et un autobus qui rentre dans un fonctionnement chaotique[3]. La STCRP est d'abord confrontée aux réquisitions de personnel et de matériel roulant opérées par l'armée (voir p. 393)[4]. Elle rouvre progressivement des lignes après la déclaration

Vichy, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Université Paris VIII Saint-Denis, 1997, 199 p. et Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation (1940-1944)*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Albert Broder, Université Paris XII Créteil, 2000, 193 p.

[3] Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, p. 55.

[4] Le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/164 contient plusieurs documents dressant un état du matériel disponible en 1940. Voir également la note PS du 8 avril 1940 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105).

de guerre selon un plan établi par le nouveau Comité restreint des transports, visant à concilier le matériel et le carburant disponibles, tout en tenant compte de la diminution de la population parisienne[5]. Seul le benzol est réquisitionné par l'armée et le mélange ternaire employé jusque-là se réduit donc à un mélange alcool-essence. Pour conduire ses véhicules, la STCRP emploie ses agents non mobilisés, machinistes ou receveurs et contrôleurs formés dans ce but depuis septembre 1938, mais sélectionnés par des tests psychotechniques moins exigeants[6]. Le métier de receveuse, introduit par la guerre de 1914-1918 et exercé pendant l'entre-deux-guerres, souvent à temps partiel, se retrouve sur le devant de la scène, la STCRP étant amenée à recruter à nouveau des « *receveuses temporaires de guerre* » dès le mois de mars 1940, c'est-à-dire des femmes exerçant le métier des receveurs mobilisés (voir p. 216)[7]. En revanche, la compagnie n'ouvrit pas les postes de machiniste aux femmes[8]. Très vite ces receveuses deviennent l'icône d'un pays en guerre, puis occupé, et le restent bien après la Libération[9]. Plus généralement, la STCRP profite de l'occasion pour mettre en avant la bonne santé de son réseau et prouver la possibilité d'une gestion équilibrée de son activité[10]. Le public, de son côté, proteste vainement contre les suppressions de service, par voie de pétition, ou par la voix des conseillers généraux, aguerris dans l'art de défendre les lignes de leur territoire[11].

La débâcle française se traduit pour le réseau par l'arrêt de l'exploitation le 12 juin et le départ vers le Sud de plusieurs centaines de véhicules, sur ordre de l'armée. A leur arrivée, les autorités allemandes mettent sous tutelle les transports parisiens, tutelle dédoublée par la loi du 20 septembre 1940, qui assure également celle du gouvernement de Vichy, en l'occurrence de Jean Berthelot, secrétaire d'État aux communications[12]. Grâce au rapatriement des autobus et à des adaptations de motorisation, l'exploitation reprend à partir du 31 août 1940, une fois que les Allemands, soucieux d'une relance économique à Paris, ont autorisé l'utilisation du stock de carburant de la STCRP. Les problèmes de

[5] Ce comité, institué par le décret du 19 décembre 1939, était formé de représentants des exploitants et de l'administration, en l'absence de tout élu. Sur 199 lignes initialement exploitées, le plan ne prévoit d'en rouvrir que 107. Il est appliqué à quelques modifications près. Pour les détails, voir Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, pp. 41-42. Au 14 juillet 1940, il est estimé que Paris comptait 1 101 300 habitants et la banlieue 967 433, contre respectivement 2 829 746 et 2 133 221 en 1936 (Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 13). Par ailleurs, la durée hebdomadaire du travail avait été portée à 60 h par le décret du 1er septembre 1939.

[6] A la déclaration de guerre, la STCRP ne dispose plus que de 1 545 machinistes et 3 019 receveurs dégagés des obligations militaires, contre 7 247 machinistes et 8 879 receveurs avant la guerre, auxquels s'ajoutent 1 251 receveuses. Le réseau de 107 lignes nécessite 2 250 machinistes et 2 600 receveurs supplémentaires (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 42). Les machinistes de guerre s'avérèrent plus dangereux, d'autant que les conditions de conduite se durcirent avec le conflit.

[7] Elles obtiennent le droit, également accordé aux hommes, de s'asseoir lorsque leur service le leur permet (note STCRP/DP/795 du 18 mars 1940 (ARATP, 1R 362) et note PS du 28 mai 1940 (ARATP, 1R 362)) (voir p. 1094).

[8] La première femme machiniste ne fut recrutée qu'en 1961 (voir p. 584).

[9] Une ancienne receveuse raconte avoir été accueillie dans les années 1950 au son de « *tiens, v'là une femme, peut-être qu'il va y avoir la guerre* » par les voyageurs peu habitués à la féminisation du métier (« 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, p. 12).

[10] Voir Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 52.

[11] Voir les plaintes et réclamations contenues dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/257.

[12] Le poste de *Führer* des transports parisiens est d'abord occupé par le directeur du métro de Berlin, le conseiller de l'administration militaire (*Oberkriegsverwaltungsrat*) Finck, puis, à partir de 1941, par son collègue Zachmann, ingénieur en chef des tramways de Dresde (Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 3 ; voir également « *Geschäftsverteilungsplan* », 15 novembre 1940 (AN, AJ/40/879)).

carburant s'avèrent toutefois bien plus pénalisants que pendant la drôle de guerre. Au 1er décembre 1940, 44 lignes sont exploitées, chiffre correspondant à une moyenne sur la période de l'Occupation, au gré des pénuries de matériel, carburant et pneumatiques[13].

Les lignes en exploitation desservent essentiellement la banlieue, dépourvue du métro. La complémentarité entre un métro parisien et un autobus de banlieue, voulue par certains au cours de l'entre-deux-guerres, se réalise donc du fait des contraintes exceptionnelles, aussi bien politiques que matérielles. L'autobus parisien au sens strict du terme disparaît même totalement à compter du 8 mai 1944, du fait des réquisitions allemandes, avant la grève générale et la suspension totale du trafic du 17 au 28 août 1944. L'exploitation d'un réseau de transport en de telles circonstances a donc nécessité une série d'adaptations, que la STCRP, puis la CMP, ont su en grande partie trouver. Adaptations aux restrictions techniques de carburants et de matériel, aux conditions nouvelles de circulation et de transport des voyageurs et, enfin, aux conditions politiques sensibles, qui ont conduit le réseau de surface à largement collaborer avec le régime de Vichy et les Allemands. Mais métro et autobus ne sont pas les seuls modes à être contraints d'évoluer.

Un nouveau visage pour le réseau de surface dans un paysage modal bouleversé

Alors que des articles vantent les bienfaits d'une ville devenue enfin calme, sans l'incessante circulation des autobus, en accord avec l'idéologie anti-urbaine du régime de Vichy, les Parisiens n'ont de cesse de multiplier les modes de déplacement adaptés à ces nouvelles conditions[14]. L'Occupation connaît une véritable révolution du paysage modal marquée par la multiplicité des modes alternatifs et la foule à bord des véhicules de transport en commun encore en service[15]. Alors que les dérivés du pétrole sont rares, puisque réquisitionnés, et chers, puisque bien souvent achetés au marché noir, l'automobile voit son public se restreindre à une petite élite, tandis que nombre de voitures restent au garage. A l'image des autobus, d'autres sont adaptées selon des techniques variées : gazogène, traction hippomobile... La voiture électrique connaît un certain succès mais s'avère inabordable pour l'essentiel de la population[16]. C'est pourquoi le cheval retrouve le pavé parisien, malgré un prix élevé et les réquisitions de l'armée allemande[17]. Si des services

[13] En 1941, la STCRP est même contrainte de racheter une partie de ses véhicules aux autorités allemandes : 64 d'entre eux ayant été pris en zone occupée, ils ont été considérés comme « *butin de guerre* » (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/174).

[14] Voir par exemple « Des Béarnaises aux trolleybus », *Les nouveaux temps*, 5 mars 1941. *Les nouveaux temps* était un journal créé par le journaliste et homme politique collaborationniste Jean Luchaire.

[15] Pour une description détaillée de ce paysage, voir Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, *passim*. Sur la circulation plus précisément, voir Flonneau (M.), « "Rouler quand même" La circulation et les services publics de transport à Paris entre 1939 et 1945 », *in* Polino (M.-N.) (dir.), *Transports dans la France en guerre 1939-1945*, Mont-Saint-Aignan, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007, pp. 21-48.

[16] Un projet de voitures collectives ou petits autobus à accumulateurs de 10 places pour la desserte des champs de courses de l'Ouest parisien est d'ailleurs rejeté en 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/138).

[17] Avec la traction hippomobile reviennent les métiers qui lui sont liés. Voir notamment Soulillou (A.), « Le palefrenier de Paris », *L'illustration*, n° 5 146, 25 octobre 1941, pp. 211-214. Un arrêté du 7 mars 1943 finit par interdire la circulation des cavaliers civils (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 339).

de transport en commun hippomobiles furent créés, ils le furent sur initiative privée et demeurent encore méconnus (voir p. 75)[18]. Ce nouveau paysage rappelle d'ailleurs aux plus anciens l'ère hippomobile : c'est, comme l'écrit le poète Léon-Paul Fargue, la « *résurrection de 1900*[19]. » L'ingéniosité déployée dans la mise au point de modes de locomotion extrêmement variés est alors attestée par les nombreuses images filmées des rues parisiennes[20]. Leur description devient d'ailleurs un thème classique des journaux, vantant les mérites de l'inventivité et de la débrouillardise, présentées comme des fiertés parisiennes dans un contexte morose[21].

Mais le mode de déplacement le plus courant est très probablement la marche. Il est difficile d'avancer des éléments quantitatifs, comme souvent lorsqu'il s'agit de cette pratique. Contentons nous d'en relever l'impact sur la production cinématographique de l'après-guerre, signe de sa large diffusion. L'un des films les plus célèbres sur l'Occupation parisienne n'est-il pas *La traversée de Paris* du réalisateur Claude Autant-Lara ? Une traversée effectuée à pied, malgré les valises encombrantes portées par Bourvil et Jean Gabin. Soulignons d'ailleurs que la marche est rendue ardue pendant l'Occupation, par l'arbitraire des contrôles et du couvre-feu.

Soumis aux mêmes difficultés, mais permettant une meilleure vitesse de déplacement, la bicyclette trouve également de nombreux adeptes. Sur incitation de l'administration, la STCRP ouvre d'ailleurs des garages à vélos aux portes de Paris, afin que les banlieusards puissent y déposer, en toute sûreté, leur bicyclette, alors que ce mode est devenu l'objet de vols multiples et que les premiers départs matinaux des quelques autobus de banlieue, à 7 h, sont trop tardifs pour beaucoup[22]. Il s'agit également de résorber le personnel inactif. Se déploie donc une complémentarité entre vélo et autobus, les agents de la STCRP pouvant ainsi venir eux-mêmes à vélo, tandis que les cyclistes peuvent bénéficier des espaces et de la surveillance de la compagnie[23]. Le métro demeure toutefois sous-jacent dans cette complémentarité, puisque c'est bien lui que les cyclistes prennent aux portes de Paris.

Aux côtés de la marche et du vélo, le métro est en effet le troisième mode principal de déplacement dans Paris occupé. Il bat des records de fréquentation, ce qui dénote l'impor-

[18] A la fin juin 1940, si la CMP se dote d'une petite cavalerie et d'une flotte de véhicules hippomobiles hétéroclites, c'est pour ses besoins de transport internes (voir le carton ARATP, 1T 192 et les photos PRATP, 6 398 et 6 406).

[19] Fargue (L.-P.), « Résurrection de 1900 », *L'illustration*, n° 5 087, 7 septembre 1940, pp. 5-8.

[20] Voir par exemple INA, *Les actualités mondiales*, 21 novembre 1941, FI, *La circulation parisienne 1920-1950*, INA, *France libre Actualités*, 15 septembre 1944 et FI, *Lettres de Paris*.

[21] Voir, par exemple, « Locomotion improvisée », *L'illustration*, n° 5 084, pp. 452-453, 17 août 1940 ou « Taxis pour la sortie... », *L'illustration*, n° 5 193, pp. 194-196, 19 septembre 1942. Voir également le numéro spécial de *L'illustration* sur l'automobile du 4 octobre 1941.

[22] En 1943, une bicyclette coûte 6 000 F (1 220 € de 2006) au marché noir, et chaque pneu 1 500 F (305 € de 2006) (« A l'attention des T.C.R.P. », *Au pilori*, 1er juillet 1943).

[23] Comme l'écrit Sylvain Vertel, « *la bicyclette se révèle être un fidèle allié que la S.T.C.R.P. a su utiliser, car elle a vite compris son potentiel économique* » (Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 42). Si l'activité en tant que telle est déficitaire, la STCRP trouve dans ces garages un moyen de s'assurer des clients et également des agents.

tance des trajets réalisés en surface en période de paix[24]. La presse sous tutelle allemande, comme *Paris midi*, oublie même, à l'occasion, de mentionner que son « *exploitation florissante* » est essentiellement liée à l'absence de son principal concurrent, l'autobus[25]. Si les coupures de courant sont fréquentes, le métro gagne cependant en rapidité en raison des nombreuses stations fermées. Reste toutefois que les conditions de transport sont extrêmement inconfortables et que probablement seul le caractère exceptionnel de la situation pouvait les rendre acceptables. Les amateurs les plus fidèles des modes de surface, comme Léon-Paul Fargue, se résignent ainsi à descendre sous terre[26]. La proximité nouvelle des voyageurs du métro suscite d'ailleurs récits et réactions multiples[27]. En outre, la population parisienne prend l'habitude de courir s'y mettre à l'abri dès que retentit l'alerte annonçant des bombardements[28].

Alors que le métro est utilisé à plein régime, les autobus en service débordent également, puisqu'ils desservent, avec une trop faible fréquence, des territoires où de nombreuses lignes sont fermées[29]. L'image des autobus pleins à craquer devient donc un sujet commun[30]. Pour autant, les receveurs n'ont pas de consignes leur permettant de pratiquer une forte surcharge, qui demeure interdite au-delà de deux personnes, alors qu'elle est monnaie courante et atteint des sommets aux heures de pointe[31]. La capacité de certains autobus fut toutefois accrue par la création d'une plate-forme intérieure, aux dépens de places assises à partir de 1942[32]. Les véhicules, mal entretenus en raison du manque

[24] La fréquentation annuelle du métro, en chute à la fin des années 1930, passe de 650 millions de voyageurs en 1939-1940 à plus d'un milliard en 1941-1945. Le record du siècle est atteint à la Libération avec 1 598 300 000 voyageurs en 1946, à une époque où ceux qui avaient fui la capitale étaient de retour et où le réseau d'autobus *intra muros* redémarrait lentement.

[25] Bétourné (R.), « Le métropolitain résout presque à lui seul le difficile problème du transport des Parisiens », *Paris midi*, 5 mars 1941.

[26] Le sentiment de Léon-Paul Fargue à ce propos est très net :

> *Je regrette souvent, pour ma part, de n'avoir pas vécu toute ma vie aux temps heureux, dont j'ai vu la fin, de l'omnibus et du sapin. Comme toute le monde, j'ai pris le métro. Mais je lui ai si bien préféré l'autobus, le tramway, le funiculaire de Belleville, et surtout le taxi, que j'avais pu passer des jours et des jours, avant que se fussent produits ce que certains appellent "des événements", sans me résoudre à descendre parcourir ma ville au niveau des égouts, sous la Seine et sous la rivière Grange-Batelière. Mais il m'a fallu, comme nous le faisons tous depuis lesdits événements, me résigner à connaître un peu mieux les avantages et les incommodités du seul moyen de transport qui nous reste, ou à peu près.*

(Lautié (Vincent), *Métro mémoire. Textes littéraires sur le métro de Paris*, Paris, RATP, CNDP de l'académie de Créteil, 1991, pp. 26-28)

[27] Voir, par exemple, Quéant (O.), « Pour un "code de la foule en métro" », *L'illustration*, n° 5 197, 17 octobre 1942, pp. 264-265. Les incidents dans le métro se multiplient, notamment entre Français et Allemands (Antelmi (V.), « Les incidents dans le métro parisien sous l'Occupation », *in* Gérôme (N.) et Margairaz (M.) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XX^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, pp. 83-91).

[28] Il existe 54 stations refuges en 1940. Voir notamment Didon (N.), « La défense passive à la CMP et à la RATP de 1930 à 1970 », *in* Gérôme (N.) et Margairaz (M.) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux*, *op. cit.*, pp. 93-103. Les plans de la défense passive, qui n'eurent pas le temps d'être totalement appliqués, prévoyaient de faire du métro un vaste espace étanche aux gaz et capable de protéger la population.

[29] Les actualités filmées de l'époque confirment l'affluence sur le réseau d'autobus, comme sur le métro d'ailleurs (INA, *Les actualités mondiales*, 7 novembre 1941).

[30] Voir, par exemple, Gautier (R.), « A propos des queues sur la ligne d'autobus 110 », *Paris soir*, 24 février 1943.

[31] Des comptages opérés le vendredi 12 mai 1944 à l'arrivée à Vincennes (Château), lieu de correspondance avec le métro entre 7 h 40 et 8 h 40, montrent que sur les lignes 113 (Vincennes (Château) – Neuilly-sur-Marne) et 120 (Vincennes (Château) – Noisy-le-Grand (Mairie)), la charge moyenne des véhicules était de 69 passagers pour une capacité réglementaire de 55 à 61 passagers. La surcharge maximale enregistrée atteint même 20 passagers (note CMP/Réseau de surface/998 du 16 mai 1944 (ARATP, 1R 231)). La STCRP a demandé à augmenter la surcharge de deux à cinq personnes, mais la Préfecture de police a refusé, en raison de l'augmentation de la fraude qui pourrait en résulter et pour des raisons de sécurité (Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, pp. 111-112).

[32] Sur ce point, voir *ibid.*, pp. 136-138. Une remorque a même été ajoutée à certains trolleybus comme en atteste la photo

d'huile, souffrent de cette situation, les tambours des roues frottant par exemple sur les enveloppes des pneumatiques. Pour économiser le matériel, des consignes sont alors données, en accord avec les textes réglementaires nationaux, demandant une attention redoublée du machiniste et du receveur : respecter la limite de vitesse de 40 km/h de jour et 20 km/h de nuit, enclencher point mort et frein à main à chaque arrêt, ne pas frotter ou heurter les trottoirs, ne pas faire de démarrage ou de freinage brusque, s'assurer du bon gonflement des pneumatiques, adopter une vitesse réduite dans les virages, choisir les surfaces de roulement les plus appropriées...[33] La STCRP va d'ailleurs jusqu'à entreprendre des démarches pour obtenir l'arasement des trottoirs sur les voies étroites où roulent les autobus, sans succès[34]. La chaussée elle-même devient un sujet important, puisqu'en raison des bombardements, les véhicules pouvaient être déviés ou connaître des retards.

A la fin de la guerre, le parc subit même des dommages directs, les bombardements touchant incidemment une trentaine de véhicules en 1944[35]. Mais les principales destructions concernent les dépôts et, surtout, l'atelier central de Championnet, transformé en usine au service des Allemands. Le 21 avril 1944, la *Royal Air Force* le bombarde, ne faisant pas de victimes mais en ravageant l'essentiel. Centre névralgique du réseau routier, il fut reconstruit après la guerre, l'épisode du bombardement de Championnet demeurant un des faits marquants du monde de l'autobus parisien[36].

Au-delà des problèmes de surcharge et de destruction du matériel, la question principale qui se pose aux cadres de la STCRP, puis de la CMP, est celle de la gestion de la pénurie. Pris entre les instructions de forte réduction du service venues de Vichy et les besoins de transport qu'ils constatent quotidiennement aux principaux arrêts, ils doivent faire des choix, entre réduction des fréquences, fermeture de lignes, réduction de l'étendue horaire du service... Ainsi, des restrictions le dimanche sont imposées par Jean Berthelot, suivant l'idée que les déplacements dominicaux ne sont que des sorties pour le plaisir[37]. L'essai mené le 25 janvier 1942 s'avère un échec par l'insuffisance de l'offre, notamment en banlieue, révélant ainsi que les trajets dominicaux étaient en grande partie liés à des activités professionnelles et non entièrement superflus. Jean Berthelot est ainsi contraint d'assouplir sa décision. Par ailleurs, les autobus de nuit sont suspendus tandis que les

PRATP, 9 758.

[33] Circulaire CMP/Réseau de surface/5 118 du 2 février 1942 (ARATP, 1R 231). Des mesures nationales similaires avaient notamment été prises par le comité économique, organe interministériel, le 26 juin 1941 (note NS/560 du secrétaire d'État aux communications au directeur des routes du 26 juin 1941 (AN, AJ/72/440)).

[34] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 70.

[35] Notice sur les dommages de guerre du 8 décembre 1952 (AP, Pérotin/10 331/56/1/116). D'autres véhicules avaient été touchés préalablement comme le montre la photo de l'épave d'un trolleybus au dépôt de Charlebourg en septembre 1943 (PRATP, 9 969). En revanche, effet bénéfique d'une baisse globale du trafic, le taux d'accidents est fortement réduit. Il chute d'environ 50 % entre 1940 et 1941 (séance du conseil d'administration de la STCRP du 14 mai 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)).

[36] Pour un récit détaillé, voir Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP. L'aventure cachée des transports parisiens*, Paris, RA Manufacture, 1985, pp. 76-81.

[37] Voir les échanges entre Jean Berthelot et l'administration parisienne dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/3. Il s'agissait de réduire le service du métro, de suspendre les autobus à Paris et d'assurer un service réduit à 50 % en banlieue.

lignes de banlieue fonctionnent au gré des différents aléas[38]. Certains habitants de la banlieue, même proche comme Bobigny ou Drancy, se trouvent totalement isolés dans « *une cité où les fleurs même sont rares* », peut-on lire dans *Le cri du peuple*, organe du PPF, en 1943[39]. L'idéologie anti-urbaine de Vichy trouve-là de quoi alimenter son discours dénonçant la situation des banlieusards.

D'autres mesures d'économie sont prises, moins visibles, comme le déplacement ou la suppression d'arrêts en pente[40]. Il a également été envisagé par l'exploitant de supprimer la moitié des points d'arrêt au début de l'année 1942, mais la politique suivie fut plutôt de procéder à des suppressions ponctuelles, ayant un effet moins néfaste sur la fréquentation des autobus[41]. Enfin, afin de ne pas réduire encore un service qu'un cadre de la STCRP juge « *déjà squelettique* » par une usure superflue du matériel, les autobus ne sont plus rentrés au dépôt pendant les heures creuses à partir de décembre 1941[42].

Sous l'influence d'un contexte aussi difficile, le réseau de surface adopte donc un nouveau visage, et ce très rapidement. Les principales difficultés venant du manque de carburant, ces transformations passent par le développement d'autobus de remplacement, dont l'image finit par s'identifier à celle de Paris pendant la Deuxième Guerre mondiale.

B. L'invention d'autobus de guerre ou l'apogée des énergies alternatives

Du fait des réquisitions, des problèmes d'approvisionnement et de l'inflation des coûts des matières premières, la Deuxième Guerre mondiale est une période de pénurie. Ce contexte relance l'intérêt pour les modes alternatifs de propulsion des véhicules de transport en commun, déjà étudiés de longue date mais que le pétrole avait supplantés. Les autobus sont ainsi parmi les premiers véhicules à être équipés de différentes motorisations thermiques fondées sur le gaz, le gazogène ou l'alcool. Autant d'autobus de remplacement développés dans l'attente, à plus long terme, du déploiement d'un mode hybride : le trolleybus.

[38] Il y avait pourtant plus de 30 000 Parisiens détenteurs d'un permis de circulation nocturne (« Des autobus de nuit pour les Parisiens », *Le matin*, 19 juillet 1941). Mais la faible rentabilité des services de nuit avant la guerre n'incitait pas la STCRP à les rouvrir en priorité (lettre STCRP/DE/4 104 du président directeur général de la STCRP au chef du STT du 27 août 1941 (ARATP, 1R 315)).

[39] Renard (J.), « "Le cri du peuple" à Bobigny dont les habitants réclament ainsi que ceux de Drancy des autobus-navettes que l'on tarde à leur accorder », *Le cri du peuple*, 6 juillet 1943.

[40] Note CMP/Réseau de surface/DE/2 620 du 9 mai 1942 (ARATP, 1R 250).

[41] Voir les échanges à ce propos dans le carton ARATP, 1R 253.

[42] Note STCRP/DE/6 684 du 11 décembre 1941 (ARATP, 1R 47). Voir les échanges à ce propos dans ce même carton.

Des *carburants de remplacement* aux *carburants nationaux*, le retour des carburants alternatifs

Résultat de la situation internationale, la restriction de pétrole touche l'ensemble de l'Europe occupée par les Nazis et impose le développement d'énergies alternatives, qui avaient pour l'essentiel déjà été étudiées bien avant le conflit. Dès la fin du XIX^{e} siècle, les pionniers de l'automobile s'étaient intéressés à cette question et avaient diversifié les sources employées pour la propulsion de véhicules routiers : alcool, gaz, gazogène, électricité, vapeur, air comprimé... Le pétrole s'imposa néanmoins dès avant 1914, pour des raisons techniques, fiscales et liées aux besoins militaires (voir p. 137)[43]. Les carburants alternatifs furent toutefois développés par les puissances de l'Alliance pendant la Grande Guerre, notamment l'alcool à partir de produits agricoles, le benzol à partir de la distillation de la houille, et la tétraline à partir de la naphtaline[44].

Pour propulser ses autobus, la CGO employait du benzol. A partir de 1921, la STCRP utilisa un mélange à parts égales de benzol et d'alcool, sous le nom de « *carburant national* », incitée en cela par l'administration, la fragilité de l'approvisionnement mise en avant par la guerre étant encore dans les mémoires[45]. Ce mélange augmente l'autonomie des véhicules à moindre coût. Toutefois, en raison de la tension internationale, notamment liée à l'occupation de la Rhur de 1923 à 1925, les risques de pénurie en benzol s'accroissent et la STCRP diversifie le carburant employé en mettant au point le mélange ternaire – 33 % de benzol, 33 % d'alcool et 33 % d'essence – qui fut dès lors employé sur l'ensemble du parc[46]. L'approvisionnement en essence semblait alors moins problématique que celui en benzol. Cette stabilité technique n'était pas doctrinaire et la STCRP, incitée par les pouvoirs publics, conduisit tout au long de l'entre-deux-guerres de nombreuses expérimentations sur des carburants alternatifs, toutefois confinés à une utilisation marginale, puisque techniquement, économiquement ou socialement moins efficaces.

Des essais sur le gaz eurent ainsi lieu de 1928 à 1932 mais furent abandonnés en raison des différences de coûts entre le gaz et les carburants liquides à l'époque[47]. Au cours des années 1920, des tests sont également menés par la STCRP sur les autobus à trolley, ou *électrobus*, dont la conclusion est que « *leurs installations [seraient] provisoires, de façon [qu'ils puissent] céder la place au tramway dès que le trafic [deviendrait] assez intense*[48]. » Pour l'entreprise, ces expérimentations participent également d'une politique

[43] Sur la concurrence entre énergies, depuis les débuts de l'automobilisme jusqu'aux années 1920, voir également Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, pp. 82-130.

[44] De son côté, la France ne connut que quelques problèmes passagers d'approvisionnement.

[45] Séance du conseil d'administration de la STCRP du 14 mars 1923 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160).

[46] *Idem.*

[47] Deux autobus de 38 places furent mis en service sur la ligne W (Rond-point de la Villette – Gare du Luxembourg). Voir la lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 15 mai 1930 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60) et la réponse de l'administrateur délégué de la STCRP à la question écrite du conseiller communiste Gilbert Gaillard du 27 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[48] Aucamus (E.) et Galine (L.), *Tramways, métropolitains et automobiles*, Paris, Dunod, 1900, réédition, 1924, p. 712.

de communication, puisqu'elle met en scène un autobus à trolley, devant le Trocadéro, dont l'image est largement diffusée, alors qu'il n'a jamais existé d'installations en ce lieu ![49] Entre 1926 et 1935, la STCRP teste également les gazogènes Etia, Sagaz, Rex, Renault et Panhard sur un camion, mais des irrégularités de combustion persistent[50]. La compagnie est donc, dès les années 1920, intéressée par les carburants de remplacement, mais le contexte économique et international n'incite pas à une révolution en ce sens[51].

Les années 1930, marquées par la crise économique et la tension politique internationale voient le retour en grâce des carburants de remplacement[52]. Deux décrets-lois imposent ainsi l'utilisation dans les plus gros parcs automobiles de 10 % de carburant national, c'est-à-dire produit en France, que ce soit dans l'Empire français, ou, de préférence, en métropole[53]. Les autobus parisiens, du fait de leur intérêt militaire, démontré au cours de la Grande Guerre, et du service qu'ils rendent à une capitale qui s'est séparée de ses tramways électriques, sont parmi les premiers enjeux d'une politique énergétique désormais consciente des risques de pénurie. La STCRP est ainsi contrainte par l'administration et le Conseil général de reprendre des essais de motorisations alternatives mais en profite pour le faire savoir et montrer sa bonne volonté malgré les incertitudes techniques[54]. Les essais alors menés conduisent à dresser une comparaison des carburants envisageables, ce dont le conseiller national républicain du quartier de l'Arsenal Fernand

L'ouvrage fait le point sur les propriétés techniques des véhicules en service et en étude à Paris et à Londres. La petite ligne EH (Vitry (gare)) – Vitry (place Cavé) fut toutefois exploitée par des trolleybus sur châssis Schneider H de 1925 à 1930 (voir fig. 219, p. 1155 et PRATP, R 1 213).

[49] Voir les clichés PRATP, R 1 200, R 1 217 et R 1 218. Les fils d'alimentation, refusés en tant d'endroits du centre et de l'Ouest parisiens, auraient-ils, d'ailleurs, pu être acceptés si près de la Tour Eiffel ?

[50] Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 9 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[51] D'autres secteurs du monde du transport s'intéressèrent, au cours des années 1920, à la recherche de carburants nationaux, comme en témoigne le concours d'automotrices sur rails à gazogène organisé par l'Office national des recherches et inventions, l'Office national des combustibles liquides et la direction générale des chemins de fer du ministère des travaux publics en 1927 (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[52] La loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et portant création d'un Office national des combustibles liquides avait déjà incité à la recherche de carburant alternatif. A la fin des années 1930, la France produit annuellement 78 000 tonnes d'essence mais en consomme 6 000 000 de tonnes, essentiellement importées des États-Unis et de Roumanie (Sémard (P.), *Proposition concernant l'utilisation du gazogène sur les autobus de la Société des transports en commun de la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 23, 1938, p. 3). Ce qui explique les recherches sur l'essence synthétique (« La fabrication de l'essence synthétique en France », *L'illustration*, n° 4 965, 30 avril 1938, p. XIII).

Sur le développement de carburants alternatifs dans les années 1930, voir Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 175-191.

[53] Le décret-loi du 29 août 1937 précise :

> *A partir du 1er juillet 1939, les services publics, les entreprises ou sociétés de transports publics de personnes ou de marchandises qui possèdent au moins 10 camions ou autres véhicules automobiles de caractère industriel ou commercial, sont tenus d'utiliser le carburant forestier sur 10 % au moins de leur matériel roulant.*
> *Le pourcentage pourra être augmenté par décret jusqu'à 20 % dans les départements dont le Conseil général en aura fait la demande.*

Il prévoit des dérogations pour l'emploi d'autres types de carburant nationaux et est complété par le décret-loi du 17 juin 1938 relatif à l'utilisation des forces motrices nationales, un arrêté du 21 mai 1939 dressant la liste des sources d'énergie nationales : bois, charbon de bois brut ou aggloméré, déchets végétaux, électricité, gaz de houille, méthane, houille et agglomérés de houille, coke et semi-coke d'origine nationale.

Par ailleurs, dans les années 1930, la STCRP était déjà contrainte de s'équiper auprès des entreprises françaises (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/278).

[54] Voir notamment le rapport du conseiller national républicain du quartier de l'Arsenal Fernand Brunerye, pour qui « *les carburants nationaux ne méritent plus le nom péjoratif de "carburants de remplacement"* » (Brunerye (F.), *Note sur l'utilisation rationnelle des carburants nationaux*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 4, 1939, pp. 3-4). Voir aussi « Les termes du décret d'août 1937 seront-ils bien respectés à la date fixée en janvier 1940 ? C'est douteux », *L'argus de l'automobile*, 10 août 1939.

Brunerye rend compte au Conseil général à la veille de la guerre (voir tab. 14, p. 377).

Variable / Carburant	Pouvoir calorifique massique (cal/kg)	Énergie dégagée par combustion dans un m³ d'air (cal)	Énergie dégagée dans un m³ de mélange tonnant (cal)
Gazogènes			
Houilles	1 146	586	1 091
Anthracite	1 146	586	1 091
Coke	1 048	551	1 048
Bois à 18 % d'humidité	1 455	646	1 158
Bois séché à 100 °C	1 533	651	1 128
Charbon roux	1 440	651	1 149
Charbon de bois	1 051	580	1 167
Benzol	9 600	901	901
Hydrocarbures synthétiques			
Essence	10 560	857	857
Diesel	10 000	929	929
Huiles végétales	8 000	727	727
Alcool éthylique			
Absolu	6 500	878	878
A 95 °	5 850	821	821
A 90 °	5 200	776	776
Dénaturé	6 000	857	857
Mélanges 50 %/50 %			
Alcool 90 ° et benzol	7 950	883	883
Alcool absolu et essence	8 630	863	863
Gaz de ville	8 200	765	911
Gaz de cokerie	7 000	725	882
Hydrogène	29 000	767	1 087

Tab. 14 – *Comparaison des carburants nationaux (1938)*[55]

La solution la plus intéressante techniquement est celle de l'alcool, déjà employé par la STCRP[56]. Produit à partir de betterave ou de pomme de terre, il est bien connu, ne nécessite aucune évolution profonde du matériel et il serait d'ailleurs possible d'augmenter sa part dans le mélange ternaire. En revanche, la STCRP redoute qu'en cas de conflit, la production soit absorbée par le service des poudres pour élaborer des explosifs militaires. La nécessité de trouver un autre carburant est donc impérieuse.

Le gouvernement, notamment le ministère de l'agriculture, promeut le carburant forestier, c'est-à-dire le gazogène à bois ou à charbon de bois, puisque cette source est abondante et bien répartie en France, peu susceptible d'être détruite par bombardement, contrairement aux usines de production et aux réseaux de distribution d'autres types de carburants comme le gaz et l'alcool, et peu chère, puisque non taxée[57]. L'Allemagne et l'Italie s'y intéressent de même que de grands constructeurs automobiles, tels Renault, Berliet, Unic, Panhard…

[55] Brunerye (F.), *Note sur l'utilisation rationnelle des carburants nationaux*, *op. cit.*, p. 12.

[56] Voir la note PS/STT/6 757 343/13 469/6 385 du 20 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[57] Cet argument en faveur d'une énergie peu susceptible d'être touchée par des bombardements fut retourné contre les trolleybus londoniens au profit des autobus à diesel après la guerre. En effet, les trolleybus se sont avérés trop peu mobiles pour être utiles dans les évacuations de civils et les lieux de production d'électricité firent également l'objet de bombardements. Le diesel s'impose, après la guerre, comme un carburant permettant de faire face à un éventuel conflit (voir « *Points of criticism which have been raised, and London Transport's comments on them* », 25 mai 1954 (NA, MT/97/229)).

Outre le chroniqueur automobile Louis Baudry de Saunier, nombreux sont ses défenseurs, comme le communiste Pierre Sémard, qui, dès 1938, demande au Conseil général de porter à 20 % du parc de la STCRP la part des autobus à gazogène[58]. Le 19 octobre 1938, sous la houlette du socialiste Charles Joly, plusieurs conseillers généraux visitent le centre des gazogènes de Versailles et les chantiers de carbonisation et de conditionnement des carburants forestiers dans les forêts de Marly et de Saint-Germain-en-Laye[59]. Néanmoins, les essais entrepris sont peu concluants, les gazogènes forestiers manquant de reprise et d'autonomie[60]. Bref, le gazogène forestier ne semble pas spécialement convenir aux conditions difficiles et variées du réseau parisien[61]. Jouant de son caractère national, il parvient toutefois à rester un carburant possible, grâce aux efforts de l'Office général du gaz des forêts, dont la devise est « *servir la forêt, défendre le pays*[62]. »

Face au gaz des forêts, le gaz de ville, son *alter ego* urbain, semble moins national et moins économique. Il s'agit du gaz d'éclairage, c'est-à-dire du gaz produit à partir de charbon, qui ne véhicule donc pas l'idéal de l'alliance entre le monde rural et le monde urbain, qui a assuré le succès idéologique du gaz des forêts. Si l'exploitation des véhicules au gaz de ville est satisfaisante, leur autonomie, en revanche, est trop faible[63]. De même, le coût de revient de ce carburant, testé sur incitation de la Préfecture de la Seine, est jugé trop élevé par la STCRP, en raison des lourds investissements d'infrastructure qu'il nécessite[64]. Il est également dangereux, notamment en cas de collision entre véhicules, en particulier la nuit, dans un contexte de couvre-feu. Toutefois, le problème principal est lié au caractère réellement national du gaz de ville, puisque les questions de coût, plus

[58] Voir Baudry de Saunier (L.), « Le congrès interrégional du gaz des forêts », *L'illustration*, n° 4 981, 30 août 1938, p. 518. Pierre Sémard balaye les arguments contre cette technique, comme la perte de puissance, la masse et l'encombrement, pour souligner les avantages sociaux de cette énergie :

> *Le conducteur du camion à gazogène est fier d'avoir entre les mains un procédé nouveau, plus difficile à conduire qu'un camion à essence,*
> *Celle qui se plaint, peut-être, c'est sa femme, qui a plus de lessive à faire, à cause de la poussière de charbon de bois, "la poudre de riz", comme l'appellent es conducteurs de camions à gazogène.*

(Sémard (P.), *Proposition concernant l'utilisation du gazogène*, *op. cit.*, p. 9)

[59] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/60.

[60] Un petit autobus loué par le ministère de l'agriculture et propulsé par gazogène forestier circule sur la ligne 60 (Rueil – Saint-Germain) entre le 20 avril et le 10 juin 1938 (note PS/STT/6 757 343/13 469/6 385 du 20 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60)). Le véhicule peine à monter la côte du Pecq, mais c'est une ligne particulière et un véhicule peu comparable aux TN. Des essais sont alors menés sur la ligne 86 (Fontenay-aux-Roses – Châtelet), à l'aide de gazogènes Malboy (note PS/STT/6 757 343/13 469/546 du 20 janvier 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60)).

[61] L'administration et la STCRP avaient étudié la solution du gazogène à bois dès 1937 et l'avaient rejetée. Même la solution du « *Carbonite État* », un aggloméré de charbon de bois et de goudron fourni par le service des poudres, ne permettait pas de compenser les pertes de puissance ou d'éviter les poussières, tout en occupant autant de place à bord (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 24 novembre 1937 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60)).

[62] Lettre du président de l'Office général du gaz des forêts au préfet de la Seine du 21 janvier 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60). Au tournant de 1938-1939, le Conseil général vote un crédit de 67 500 000 F (29 329 425 € de 2006) en faveur de l'adoption du carburant national par la STCRP, dont 34 500 000 F (14 990 595 € de 2006) pour l'équipement des autobus afin d'utiliser les gaz des forêts et de ville.

[63] L'autonomie est d'environ 80 à 100 km (note PS/STT/6 757 343/13 469/546 du 20 janvier 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60)).

[64] Voir la lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 9 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60). La compagnie avait refusé de participer au rallye des carburants de remplacement organisé par l'ACF en 1935 qui a fait parcourir l'Italie et la France, de Rome à Paris *via* Milan, Turin, Lyon, Nancy, Bruxelles, Rouen et Le Mans à différents véhicules. La STCRP trouvait déjà le gaz trop coûteux pour être intéressée par des essais que l'ACF jugeait pourtant « *d'un puissant intérêt* » (voir les échanges entre l'ACF, la STCRP et la Préfecture de la Seine dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

conjoncturelles, peuvent varier selon le contexte politique et fiscal. La France consommant plus de charbon qu'elle n'en produit, l'utilisation de gaz de ville ne peut qu'accroître ce déficit, ce qui explique qu'il ne soit pas mentionné comme carburant national par le décret du 29 août 1937[65].

Enfin, l'électricité, véritable énergie nationale si elle est d'origine hydraulique ou thermique produite avec du charbon français, demeure la principale énergie envisagée. L'ambiguïté à son sujet est liée à l'alimentation aérienne par trolley, seul système réellement efficace, mais rappelant les tramways, longuement bannis de Paris pour des raisons esthétiques et politiques, et donc associée au seul lieu où elle fut initialement autorisée : la banlieue[66]. C'est pourquoi plusieurs techniciens et élus n'envisagent l'utilisation de l'électricité qu'à partir d'accumulateurs, dont la faiblesse ne convient pas à l'exploitation d'un réseau d'autobus[67].

Ainsi, en février 1939, si la question a été abordée depuis longtemps, le choix de l'énergie nationale n'est pas encore arrêté ce qui retarde d'autant l'équipement massif en matériel adapté[68]. Les différents essais réalisés, probablement influencés par le fait que la direction de la STCRP partageait des intérêts pétroliers, ont toutefois permis de progresser sur la connaissance et l'utilisation du diesel, qui s'imposa, après la guerre, sous l'influence britannique[69]. Ce rapide aperçu de la recherche de carburants de remplacement et d'énergies alternatives illustre surtout le fait que le choix du type de propulsion est dépendant d'un contexte social, politique et économique, peut-être plus que des considérations techniques sur les capacités de chaque système. Les qualités intrinsèques du gaz, de l'alcool ou du bois ne sont prises en compte qu'au regard de leur disponibilité, de leur intérêt pour d'autres utilisations, des enjeux internationaux, nationaux et locaux liés à leur production et de leur charge idéologique. L'entrée en guerre, qui force alors les acteurs à mettre en œuvre des autobus de remplacement, confirme cette idée.

Le développement d'autobus de remplacement

Forte de son expérience acquise au cours des années 1930, la STCRP se lance dès l'été 1940 dans la transformation de son parc pour l'adapter aux carburants de remplace-

[65] Sur ce point, voir la note PS/STT/6 757 343/13 469/6 385 du 20 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[66] Il semble que le premier véhicule à alimentation aérienne sans rail ait été construit sans succès en Allemagne en 1882. Les premières traces de trolleybus assez fiable que nous ayons trouvées remontent à des essais de René Kœchlin en 1902 (« Application de la traction électrique par trolley automoteur à des services d'omnibus urbains et suburbains », *Revue générale des sciences pures et appliquées*, vol. 13, n° 23, p. 1 113, 15 décembre 1902). Pour une histoire des débuts du trolleybus, voir Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, Paris, Librairie sociale et économique, 1942, *passim*.

[67] Note PS/STT/6 757 343/13 469/6 385 du 20 juin 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60).

[68] Rapport du CTP du 23 février 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/105).

[69] La STCRP a essayé des moteurs diesel depuis janvier 1932, qui s'ils ne sont pas nationaux, permettent d'améliorer le rendement des carburants issus du pétrole. Les meilleurs résultats sont obtenus avec un moteur AEC qui, en 1938, équipe déjà environ 2 500 autobus à Londres (séance du 20 juillet 1933 du CCTCRP (AP, Pérotin/10 331/56/224) et lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 3 novembre 1938 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60)).

ment : gaz, alcool et gazogène[70]. Le cas de l'alcool est le plus simple, puisqu'il ne s'agissait que de modifications mineures à apporter aux moteurs des autobus classiques, sans que les voyageurs puissent s'en apercevoir. Si 274 autobus utilisaient ce carburant à la fin 1940, les craintes formulées avant la guerre s'avérèrent justifiées et, l'alcool devenant rare, cette filière dut être interrompue en 1943.

Le carburant thermique reconnu comme le moins onéreux avant la guerre était le gaz de ville, ce qui incita la STCRP a en décider l'usage dès le 10 juillet 1940, le parc transformé comptant 500 véhicules au premier semestre 1942. Le gaz était emmagasiné à la pression atmosphérique dans une vessie en caoutchouc disposée sur le toit du véhicule et protégée par une coque en fibres de bois[71]. Ces véhicules atteignaient ainsi 4,10 m de hauteur, ce qui nécessita quelques aménagements d'itinéraire[72]. La couleur crème, traditionnelle sur la partie supérieure des autobus et donc du réservoir, permit d'ailleurs d'éviter un trop fort réchauffement du gaz en été. Des postes de distribution furent donc installés pour ravitailler ces véhicules dont l'autonomie ne dépassait pas 15 km[73]. La recharge s'opérait aux terminus, en trois minutes, et des emplacements furent ainsi délimités sur la chaussée, par une pancarte portant la mention « *stationnement réservé aux autobus* », ce qui était d'autant plus aisé que la circulation parisienne avait fortement diminué. C'était aussi, à notre connaissance, une première en tant qu'attribution explicitement formulée d'une partie de l'espace public aux autobus, au-delà des délimitations inscrites au sol[74]. L'emploi de ces véhicules est un véritable succès en termes de fiabilité et de coût et il est remarquable que, malgré des conditions difficiles, aucun accident n'ait eu lieu[75]. Leur utilisation est d'ailleurs mise en scène par les médias, si bien qu'ils finissent par incarner la période de la guerre[76]. De même que pour les modèles à gazogène, la simple image d'un autobus à gaz suffit à évoquer la période, du fait qu'ils n'ont été utilisés qu'entre 1940 et 1944[77].

Enfin, le gazogène, à bois et à charbon de bois, est également mis en œuvre[78]. Son

[70] Pour des images des autobus de remplacement, voir, par exemple FI, *Au temps des fiacres*.

[71] Pour des images de cette vessie et de son installation sur le toit, voir PRATP, 10 015 et R 1 428. Le choix de la pression atmosphérique permettait d'éviter la construction de matériel de compression, rendue difficile en temps de guerre.

[72] La direction de la STCRP, constante dans sa recherche de ressources financières, obtint dès septembre 1940 l'autorisation de faire de la publicité sur les surfaces nouvelles que présentaient les autobus à gaz (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[73] Soit beaucoup moins que l'autonomie atteinte lors des essais avant la guerre, ce qui est lié à la qualité du gaz mais surtout au choix de ne pas l'avoir compressé (voir p. 378).

[74] Note STCRP/DEC/96 du 7 janvier 1941 (ARATP, 1R 48). La rapidité de la recharge semble toutefois avoir été ralentie par l'attente aux postes de ravitaillement, ce temps étant pris sur la pause des machinistes. Voir la photo PRATP, R 1 429.

[75] Les Allemands furent séduits par ces autobus, en exigèrent les plans et en construisirent plus de 1 800 pour équiper les villes allemandes. Les principales critiques à leur égard sont liées aux pétarades que pouvait susciter la pauvreté du gaz (Faroux (C.), « Trop de pétarades », *L'Auto*, 28 septembre 1943). Des recherches visant à l'amélioration du pouvoir calorifique des gaz employés ont lieu tout au long de l'Occupation, dont certaines sur un mystérieux « *gaz métallisé* » qu'il faut peut-être comprendre comme étant du méthane (« Le Métro et la T.C.R.P. resteront propriété de la Ville de Paris. Aurons-nous des autobus au gaz métallisé? », *Aujourd'hui*, 29 janvier 1942). *Aujourd'hui*, journal atypique, mais autorisé par les Allemands, était dirigé par le pétainiste Georges Suarez.

[76] Les actualités cinématographiques décrivent en détail la mise en place de ces véhicules et leur fonctionnement technique (INA, *Les actualités mondiales*, 30 octobre 1940).

[77] Voir par exemple FI, *Les guichets du Louvre*, où le passage d'autobus à gaz donne immédiatement un repère temporel, alors que les autobus employés pour la rafle du Vel' d'hiv', sujet du film, fonctionnaient à l'alcool.

[78] Pour une présentation du fonctionnement sur le réseau, voir « Les gazogènes en service sur les autobus parisiens », *Le*

installation se fait au détriment de deux places assises derrière le poste de conduite. Mais ses défauts, manque de puissance et de souplesse et, surtout, nécessité de recharger les véhicules au dépôt en cours de journée, en limitent l'utilisation[79]. Les incidents sont nombreux et l'alimentation en carburant coûteuse. La STCRP achète donc des coupes de bois en Picardie pour en garantir le fonctionnement. De 1941 à 1944, les autobus à gazogène ont ainsi pu assurer environ 15 % de l'offre du réseau.

Ces trois solutions mises en place sont les plus rapides et les moins coûteuses en investissement, mais non les plus rentables en exploitation[80]. Elles montrent qu'il est possible de fonder le système sur des carburants non pétroliers et contribuent à la recherche de fierté d'une France abattue[81]. Mais sur le long terme, la STCRP a prévu, conformément aux études antérieures, d'installer un réseau de trolleybus.

Le trolleybus ou les ambiguïtés de l'hybridité

A l'entrée en guerre, du point de vue de la STCRP, la propulsion nationale la plus avantageuse économiquement est effectivement l'électricité[82]. Le monde du trolleybus français s'était animé à la toute fin des années 1930. Documents techniques, discussions d'élus et de représentants de l'administration et pressions commerciales du constructeur Vetra tiraient profit d'un contexte international plus tendu et donc favorable à l'électricité, et de l'obsolescence, ressentie, des réseaux de tramways[83]. Pour rendre explicite la souplesse du véhicule, un cliché diffusé par Vetra montrait d'ailleurs un trolleybus sortant de la trajectoire fixe d'anciens rails de tramways (voir fig. 82, p. 382). La propagande en fa-

poids lourd, janvier 1943. Pour une analyse du gazogène à l'échelle française, voir Grevet (J.-F.), « Un carburant "national" pour les transports routiers ou les riches heures du gazogène en France, des années 1920 à l'Occupation », *in* Polino (M.-N.) (dir.), *Transports dans la France en guerre 1939-1945*, *op. cit.*, pp. 187-211. Le cliché PRATP, R 1 433 bis montre un autobus équipé.

[79] En outre, l'installation du gazogène créait un courant d'air derrière le machiniste tandis que l'accumulation des gaz dans les fosses intoxiquait les ouvriers des ateliers. Enfin, « *ils sentaient mauvais* », pour une ancienne Parisienne qui accuse le gazogène d'avoir intoxiqué mortellement un de ses neveux (entretien avec M^me^ Robillard).

[80] Au 31 décembre 1940, la STCRP exploite 45 lignes à l'aide de 767 voitures (513 à alcool, 198 au gaz de ville et 56 au gazogène) (Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, pp. 37-38).

[81] De ce point de vue, le parallèle avec la France entrée dans la crise économique et énergétique des années 1970 et qui développe à nouveau les carburants nationaux est frappante. Ainsi, la mise en service du premier autobus à GPL, le 9 novembre 1978 sur la ligne 95 (Gare Montparnasse – Porte de Montmartre) est jugée pertinente par l'AFP puisque la production française de butane est « *largement excédentaire* » par rapports aux besoins nationaux (dépêche AFP/202 du 7 novembre 1978).

[82] Voir la lettre du directeur général de l'exploitation et des services techniques de la STCRP au préfet de la Seine du 6 octobre 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60). Sur les trolleybus parisiens, voir Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, pp. 128-136. Sur les trolleybus en France, voir Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, pp. 160-161.

[83] Voir, par exemple, la question du conseiller général de la gauche républicaine Armand Lanote (*BMO*, 1^er^ décembre 1938) ; pour un exemple d'article technique, voir Faidy (A.), « Les Trolleybus », *Technica*, n° 76, juin 1939, pp. 5-17 ; pour un exemple de documentation plus générale, voir *Le trolleybus, une solution nationale du problème des transports en commun*, Montrouge, Société pour le développement des véhicules électriques, mai 1940, 39 p. En 1939, la brochure de Vetra, intitulée *Le trolleybus dans la cité moderne*, est particulièrement attrayante : « *le trolleybus apporte une solution heureuse à une question d'actualité* » ; il est « *propre, inodore et silencieux* » ; il offre des « *vitesses commerciales élevées* » ; il assure la « *sécurité des voyageurs à la descente et à la montée* » ; il permet de « *toujours respecter l'horaire* » ; il est « *économique* », « *pratique* », « *mobile sur la chaussée* » et « *facile à conduire* » ; *enfin du point de vue national [...] créer des réseaux de trolleybus c'est améliorer la balance commerciale de la France* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/164).

Notons d'ailleurs que les fabricants britanniques sont eux aussi très soucieux de leur communication, comme en témoigne la brochure, non moins attrayante, *Why trolleybuses ?* de 1950 (NA, POWE/28/222).

veur du nouveau mode s'appuyait sur l'exemple londonien, voire sur celui des États-Unis qui s'étaient également équipés de trolleybus (voir p. 284)[84]. En effet, en 1939, quand la Grande-Bretagne possédait 3 000 trolleybus, la France, à l'image des autres pays du continent, n'en comptait que 80[85].

Fig. 82 – *Photo d'un trolleybus Vetra CS 60 tirée d'une brochure commerciale (1939)*[86]

A Paris, si des essais avaient eu lieu sur le trolleybus avant la guerre, il ne devint un véhicule réellement envisagé qu'à l'automne 1939[87]. Dans la lignée du ministre des travaux publics, le n° 2 de la STCRP, Louis Bacqueyrisse, juge le trolleybus « *souple, propre et sain* » et évoque, en octobre 1939, une première application à un groupe de lignes aboutissant au Château de Vincennes sur un effectif de 120 voitures[88]. Dès que des difficultés sérieuses d'alimentation en carburant se font jour, au printemps 1940, André Mariage et Louis Bacqueyrisse présentent des projets de transformation de lignes en trolleybus, avec quelque précipitation[89]. Le trolleybus et les carburants de remplacement font d'ailleurs l'objet d'un « *programme de grands travaux contre le chômage* » en date du 5 août 1940, l'idée étant également d'employer les agents de la STCRP désœuvrés par

[84] Pour une histoire détaillée et illustrée des trolleybus londoniens, voir Taylor (H.), *London Trolleybuses, a class album*, Harrow, Capital Transport, 2006, 120 p. Le cas londonien était bien connu en France, comme en témoigne Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, *op. cit.*, pp. 61-69.

[85] Floner (M.), *Les trolleybus*, Paris, RATP, 1947, p. 21. Les quelques villes françaises équipées étaient notamment Rouen, Alger, Strasbourg et Lyon. En 1939, le réseau de Londres était long de 377 km.

[86] *Le trolleybus dans la cité moderne* (AP, Pérotin/10 331/56/1/164).

[87] Voir, par exemple, la photo d'un essai de trolleybus sur châssis Renault PN (PRATP, R 1209) et celle d'un trolleybus Schneider essayé en 1936 (PRATP, R 1 205).

[88] Lettre du directeur général de l'exploitation et des services techniques de la STCRP au préfet de la Seine du 6 octobre 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/60). La circulaire du 4 mai 1939 du ministre radical socialiste des travaux publics, Anatole de Monzie, insiste sur l'intérêt du trolleybus et impose d'en étudier l'installation dans tout projet de nouvelle ligne ou de substitution du tramway, « *esclave du rail* » (« En une circulaire aux préfets, M. de Monzie conseille vivement le remplacement du tramway, esclave du rail, par les trolleybus », *Le matin*, 22 août 1939). Soulignons que Jean Berthelot était alors directeur de cabinet d'Anatole de Monzie.

[89] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/164.

manque de carburant et de véhicules[90]. En janvier 1941, à la suite de la loi du 1er décembre 1940, définissant un plan de 1 000 voitures, la création d'un réseau de 130 km desservi par 250 trolleybus est décidée par Jean Berthelot, afin d'irriguer au mieux la banlieue[91]. Plus ambitieuse encore, la STCRP envisage de mettre en service 2 500 autobus et 900 trolleybus au 1er janvier 1943, ce qui aurait presque permis de retrouver le parc de 3 500 véhicules d'avant la guerre[92].

Ces lignes devaient donc être rapidement ouvertes, mais les difficultés multiples rencontrées par ces projets, notamment le manque de cuivre, ne permirent pas d'avancer au rythme prévu, malgré la disponibilité de crédits[93]. Également intéressées par le cuivre, les autorités allemandes, pourtant favorables au développement de l'alimentation électrique, bloquèrent l'avancement du projet. Une solution est finalement trouvée, grâce au sacrifice, imposé par les Allemands, de la station de métro *Corvisart*, fermée le 1er décembre 1942 afin d'économiser l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des trolleybus. Mesure technique qui ressemble plutôt à une brimade arbitraire. Pour les véhicules, la STCRP avait passé commande, dès le 27 août 1940, de 40 trolleybus à Vetra, seul constructeur français, après avoir dû collaborer avec la CMP pour mener des études préparatoires[94]. Les deux premières lignes sont donc ouvertes en 1943, tandis que les travaux prévus sur deux autres sont entamés avant d'être suspendus par les Allemands[95]. Malgré les circonstances, les considérations esthétiques imposent l'ajout d'un petit moteur thermique aux trolleybus afin de leur permettre de traverser le pont de Neuilly sans le défigurer de poteaux et de lignes aériennes.

L'exploitation des trolleybus présente de multiples avantages en termes de vitesse, de silence et de puissance, notamment dans les pentes. Pour ses plus fervents défenseurs, comme le juriste Marcel Parodi, le trolleybus, héritier des avantages du tramway et de l'autobus, s'inscrit ainsi dans un progrès évident des énergies : la force hippomobile remplacée par la vapeur, elle-même remplacée par l'électricité, en faisant quasi-abstraction du pétrole, carburant non national[96]. Les inconvénients, essentiellement liés à l'alimentation

[90] « *Programme de grands travaux contre le chômage* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/164).

[91] Voir, par exemple, « 1.000 autobus pour la banlieue », *Le matin*, 4 février 1941. Jean Berthelot semble avoir découvert les projets de trolleybus en banlieue ouest, alors engagés, en novembre 1940 et avoir d'emblée partagé un réel enthousiasme pour ce mode (note NS/324 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens du 19 novembre 1940 (AN, AJ/72/414)).

[92] Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 61.

[93] Du cuivre fut récupéré par les agents de la STCRP à partir des câbles d'alimentation des tramways encore en place en quelques lieux. La quantité de cuivre nécessaire à l'ouverture des deux premières lignes était de 80 à 100 tonnes.

[94] Les trolleybus conçus par Vetra furent construits par la SCEMIA, filiale de Renault alors dirigée par Pierre Mariage, fils d'André.

[95] Voir les échanges avec les autorités d'occupation dans les cartons ARATP, 5R 145 et ARATP, 5R 154. La ligne 63 (Petit-Colombes – Porte de Champerret) est ouverte le 8 janvier 1943 ; la ligne 64 (Colombes (Place Galilée) – Porte de Champerret) le 6 septembre 1943. Elles sont proches de sous-stations électriques privées les alimentant. L'inauguration de la ligne 63 donne l'occasion aux actualités cinématographiques de montrer la nouveauté du véhicule, sa souplesse et son confort (INA, *France Actualités*, 22 janvier 1943). Soulignons toutefois que ces deux nouvelles lignes avaient été parmi les dernières à être exploitées en tramway, jusqu'en juin 1936. Le trolleybus ne marque alors qu'un retour à l'alimentation électrique, abandonnée depuis seulement sept années.

[96] Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, *op. cit.*

aérienne, sont toutefois importants. Le véhicule ne pouvant se déporter que d'environ 4 m de chaque côté, il ne peut ni opérer de demi-tour en cours d'exploitation, ni contourner les obstacles trop massifs, ni dépasser un autre trolleybus. Ce manque de souplesse est assez pénalisant pour la régularité des services. Le trolleybus ne peut pas non plus être affecté à des services spéciaux aux itinéraires improvisés.

Juridiquement, les trolleybus sont d'ailleurs assimilés par l'administration à des voies ferrées d'intérêt local, comme les tramways, et non à des autobus[97]. Ils donnent lieu à des dessins de profils en travers le long de l'itinéraire, rendus indispensables en raison de l'alimentation aérienne des véhicules et inconnus, d'après nous, du monde de l'autobus thermique (voir fig. 83, p. 384)[98]. Au quotidien, le trolleybus nécessite une aide au guidage, en raison de la ligne aérienne que les machinistes suivent avec difficulté dans certaines conditions, la nuit, par temps de brouillard ou en raison de la buée[99]. Un équipement du tracé par différents dispositifs est donc mis à l'essai comme des traces de peinture blanche ou des lanternes bleues. Le marquage de l'espace public et la rigidité de l'itinéraire surgissent ainsi même sur les systèmes réputés les plus souples : le trolleybus illustre l'idée que le passage d'un mode n'est jamais invisible sur l'espace qu'il traverse.

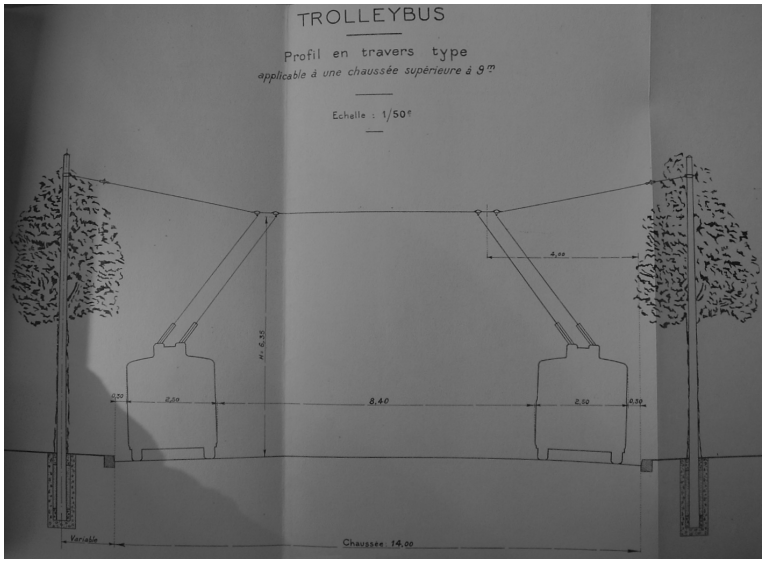


Fig. 83 – *Profil en travers pour l'insertion d'un trolleybus sur la ligne 85 (Villejuif (Asile) – Porte d'Italie) (1941)*[100]

Ces inconvénients et la difficulté à trouver sa place pour un mode nouveau, intermédiaire et dont l'émergence fut longue et difficile dans le contexte parisien, expliquent-ils le rejet dont a été l'objet le trolleybus ? En effet, si après la guerre le monde du trolleybus

[97] A Londres, la situation est moins nette, les trolleybus étant soumis à la fois aux règles ferroviaires et routières (voir par exemple le carton NA, MEPO/3/2 537).

[98] Différentes positions sur la chaussée, latérale et bilatérale, sont étudiées (AP, Pérotin/10 331/56/1/256).

[99] Rapport CMP/Réseau de surface/DE/630 du 6 février 1943 (ARATP, 5R 155).

[100] Document élaboré à la STCRP le 8 octobre 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/256). Chaque véhicule mesure 2,50 m de large et est situé à 50 cm du trottoir ; la distance entre les deux véhicules est de 8,40 m. La ligne d'alimentation aérienne est à 6,35 m du sol. La ligne ébauchée ici ne fut finalement ouverte que le 5 janvier 1953.

reste très actif, plusieurs villes françaises se dotant d'un réseau – Metz, Tours, Dijon, Perpignan... –, en région parisienne seules deux nouvelles lignes sont ouvertes longtemps après le début des travaux pendant l'Occupation[101]. Malgré un programme ambitieux, en plus de 10 ans, ce ne sont donc que quatre lignes qui ont été équipées et il est difficile de s'en tenir aux questions de manque de cuivre, qui ne sont plus d'actualité après la guerre[102]. L'exploitation s'avère parfois délicate, en raison des décrochages de perche ou des arrachements de ligne aérienne, mais d'autres problèmes existent également sur l'autobus thermique[103]. Le manque d'engouement pour ce mode est d'autant plus étonnant que la RATP regroupa autobus et métro et pouvait donc songer, comme ce fut le cas à Londres, à une même énergie pour ses modes : l'électricité[104]. Un enthousiasme pour ce mode « *formidable* » est même perceptible chez les machinistes le conduisant, alors qu'il paraît incongru à nombre de voyageurs et à une direction soucieuse de standardisation[105]. Les lignes furent finalement rapidement fermées, le dernier trolleybus roulant en 1966[106].

Ainsi, si le trolleybus survécut plus longtemps que les autres autobus de remplacement, qui sont tous abandonnés à la Libération, il est indéniable qu'il a manqué de défenseurs[107]. N'étant ni un mode ferré ni un mode réellement routier, il ne pouvait trouver au sein de la RATP que peu de soutien, d'autant moins qu'il rappelait les tramways que beaucoup de cadres avaient contribué à éliminer. Ce mode avait en outre été plutôt porté par l'administration, plus que par l'exploitant, en raison de son lien avec les questions énergétiques. Le trolleybus a en effet particulièrement bien reflété l'idéologie vichyssoise en matière de transport. Mode symbole de la fusion entre la STCRP et la CMP, les deux compagnies ayant d'ailleurs conjointement travaillé à sa mise en place, il permet de dépasser l'opposition entre pneu et électricité, que reflétaient les débats sans fin sur la coordination des élus de la III^{e} République. Mis en avant par Jean Berthelot, qui œuvra à la fusion des réseaux, il en était le complément naturel et probablement un efficace prolongement du métro en

[101] Il s'agit des lignes 183 (Porte de Choisy – Choisy-le-Roi), le 16 janvier 1950 et 185 (Porte d'Italie – Thiais – Villejuif) le 5 janvier 1953. Elles bénéficient d'un nouveau matériel, le Vetra VB Rh. Sur la vitalité du trolleybus après la guerre, voir par exemple les journées du trolleybus tenues à Paris du 8 au 10 novembre 1945 sous l'égide de l'Union des voies ferrées ou le manuel Floner (M.), *Les trolleybus*, *op. cit.*

[102] Les deux premières lignes furent exploitées avec 39 véhicules, puis 34, en raison d'une réquisition de l'armée d'occupation de cinq trolleybus pour des compagnies allemandes.

[103] Ces problèmes sont le plus souvent dus aux aiguillages. Le passage se faisait sur la lancée du véhicule, sans alimentation, un bouton au pied du machiniste permettant de choisir la direction. Le décrochage survenait alors lorsque le machiniste avait manqué d'attention ou de coordination à ce moment-là.

[104] Des projets de grandes radiales en banlieue équipées de trolleybus ont été abandonnés en 1955 au profit de l'autobus thermique.

[105] Entretien collectif.

[106] Le rejet français du trolleybus se généralise en province, selon un mouvement classique d'imitation de la capitale. Seules quelques villes témoignent d'un attachement à ce mode, dont Lyon et Limoges, qui a d'ailleurs racheté à la RATP ses anciens véhicules lors de leur substitution en 1966. C'est à la même époque, en 1964, que Vetra dépose son bilan. Outre-Manche, le choix de la motorisation est encore longuement discuté après la guerre, le ministère de l'énergie optant finalement pour une politique non interventionniste, malgré la défense de l'électricité produite par le charbon national, ce qui entérina la suppression des trolleybus dans les villes britanniques, comme en 1962 à Londres (voir, par exemple, les cartons NA, POWE/28/222 et NA, POWE/14/475).

[107] Les autobus au gaz, qui ont également fait leur preuve sont très vite abandonnés. L'engouement pour le diesel, testé avant la guerre, accompagne alors le retour du mélange ternaire, sur fond de volonté de trancher avec une période sombre. La RATP ne reprit les essais d'autobus au gaz qu'à compter des années 1970 et l'exploitation réelle que dans les années 1990 (voir « Autobus expérimental fonctionnant au gaz naturel liquéfié », *BID*, janvier 1975, pp. 35-37).

banlieue, mais ne pouvait trouver une place idéologique sous la IV^e^ République[108].

Autant d'éléments qui ne semblent pas avoir joué outre-Manche où ce mode a connu un véritable succès. Côté britannique, l'attachement au trolleybus, affublé du surnom difficilement traduisible de *diddler*, se lit ainsi dans la mobilisation qui entoure le dernier véhicule en service en 1962[109]. Il a correspondu à une réalité quotidienne de milliers de Londoniens, lorsqu'en région parisienne seules quatre lignes furent exploitées[110]. Échec industriel, le trolleybus parisien laissa pourtant en héritage son *design* novateur, aux lignes aérodynamiques et au poste de conduite intégré à l'ensemble de la caisse, ainsi que sa conception en caisse poutre, tranchant avec la séparation entre châssis et carrosserie prévalant jusque-là. Objet étrange qui rendait probablement possible les audaces bridées lors du dessin de la famille des Renault TN, le Vetra CS 60 a ainsi fortement influencé les autobus Chausson et SOMUA d'après-guerre[111]. Tandis que les qualités environnementales qu'il présentait n'ont été que très peu prises en considération[112].

Gazogènes, autobus à gaz ou trolleybus ont donc ainsi trouvé leur place, plus ou moins facilement, dans une ville bouleversée. Mais l'adaptation des véhicules aux conditions du conflit n'est qu'une des facettes du nouveau système de mobilité que connaît Paris sous l'Occupation.

C. Rester mobile dans Paris occupé

La présence des Allemands modifie effectivement les règles du jeu quotidien qui se déroule sur la chaussée parisienne ou dans les couloirs du métro. Un nouvel ordre circula-

[108] L'écrivain Raymond Queneau a d'ailleurs inventé le terme « *métrolleybus* » qui reflète, involontairement probablement, cette idée du trolleybus comme un intrus sur le réseau routier (Queneau (R.), *Zazie dans le métro*, Paris, Gallimard, 1959, p. 143). Citons ici ce que le philosophe Pierre Sansot en disait, jugement philosophique plus qu'historique, mais qui dénote d'une perception très négative du mode : « *le trolleybus exprime la dissimulation de la ville. Il est hypocrite. On ne l'entend pas, il sort de sa route. [...] Le trolleybus avance latéralement alors que sa course est droite. La dualité se meut en duplicité* (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, pp. 307-308). Le caractère hybride du trolleybus a même inspiré une métaphore animalière, à un lecteur de Jean de La Fontaine partisan de ce mode :

> *Je suis Oiseau ; voyez mes ailes*
>
> *[...] Je suis Souris : vivent les Rats !*

(Floner (M.), *Les trolleybus*, *op. cit.*, p. 9)

Il semble pourtant que l'hybridité soit une qualité moins appréciable dans le monde du transport que dans celui des bêtes, puisque, si la chauve-souris « *sauva deux fois sa vie* », le trolleybus disparut en 1966 (*idem*).

[109] Comme le souligne le directeur de *London Transport* (LT) : « *saluons le trolleybus qui s'en va comme une création remarquable du savoir-faire britannique et un serviteur fidèle de la population de son époque* » (traduction personnelle de la version anglaise : « *let us salute the departing trolleybus as a fine creation of British craftmanship and a faithful servant of the public in its time* ») (LTML, E052).

[110] Londres posséda le plus gros parc de trolleybus du monde au milieu du XX^e^ siècle. Le modèle britannique de trolleybus fut même un produit d'exportation et copié par les ingénieurs soviétiques de Moscou au cours des années 1930 (Demaskaya (Yulia) et Linchik (Alexandra), *L'histoire du trolleybus à deux étages et son déclin dans la ville de Moscou*, mémoire du master TRADD, sous la direction de Vincent Guigueno, École nationale des Ponts et Chaussées, 2006, 10 p.).

[111] Il marquait également une révolution par rapport aux modèles de trolleybus antérieurs, dont le *design* avait inspiré, à Lyon, le surnom de *caisses à savon*.

[112] A Paris comme à Londres, au cours des années 1940-1960, les considérations qui auraient pu jouer en faveur du trolleybus ressortent de l'indépendance énergétique et non de ses qualités environnementales. Il convient de noter que l'électricité était essentiellement produite à l'époque par des centrales thermiques et que le choix du diesel pouvait donc présenter un progrès en termes de pollution (voir « *Points of criticism which have been raised, and London Transport's comments on them* », 25 mai 1954 (NA, MT/97/229)).

toire est ainsi mis en place, tandis que l'exploitant du réseau de surface se montre plutôt conciliant avec les exigences allemandes. Autant d'éléments qui dessinent un nouveau visage des déplacements urbains, en laissant, dans cette activité quotidienne comme dans d'autres, poindre des actes de résistance.

Un nouvel ordre circulatoire ?

Les autorités d'occupation imposent en effet un nouveau régime circulatoire, visant à faciliter la mobilité des troupes allemandes et inspiré des principes de l'urbanisme moderne. Un réseau à plusieurs degrés de priorité est instauré : voies principales – nationales –, voies à grande circulation – à Paris, essentiellement un axe Nord-Sud et un axe Est-Ouest – et voies secondaires. Par ailleurs, les véhicules de l'armée allemande bénéficient d'une priorité absolue à tout carrefour, ce qui impose aux autres véhicules d'aborder chaque intersection à vitesse très réduite[113]. Enfin, il est interdit de doubler toute voiture de l'armée allemande[114]. L'autobus n'est donc plus le maître de la chaussée, ce qu'il semble avoir été auparavant, au vu des comportements antérieurs des machinistes qui doivent désormais faire attention aux nombreux cyclistes, à qui, selon un cadre de la STCRP, ils ne faisaient « *même pas autrefois, l'aumône d'un coup de trompe avertisseur*[115]. » Le soir, les conditions de circulation sont encore aggravées en raison du couvre-feu : les feux de circulation des autobus sont couverts d'une couche de vernis noir opaque laissant juste une fente de 1 cm de hauteur sur 5 à 8 cm de largeur[116].

Ainsi, les autorités allemandes n'accordent aucune priorité aux transports publics ; au contraire, elles augmentent par ces nouvelles règles les difficultés rencontrées par le réseau. Selon les propres termes de ce même cadre de la STCRP, destinés aux machinistes[117] :

> *Dès maintenant, je dois vous avertir que certaines considérations que je vais développer au cours de cet exposé ne seront pas sans vous surprendre car elles viennent annihiler quelques unes de vos chères habitudes que la pratique courante de la circulation vous avait fait élever au rang de principes absolus.*
> *Quel que soit l'attachement que vous puissiez avoir pour ces saines conceptions du passé, qui s'étaient, je le reconnais, révélées excellentes à l'usage, quel que*

[113] Les critères permettant d'identifier les véhicules de l'armée allemande laissent songeur quant à la possibilité réelle de les distinguer sans ralentir à l'extrême :

> *Les véhicules des troupes allemandes ont toujours la priorité aux croisements et aux débouchés des routes. Ce droit de priorité a le pas sur tous les autres droits de priorité [...]. Les véhicules des troupes allemandes d'occupation sont reconnaissables à :*
> *1.leur laque gris fer ;*
> *2.aux plaques spéciales d'immatriculation commençant par les lettres WH, WL, WM, SS, Pol, DR, RAD, NSKK ;*
> *3.aux fanions de commandement, ou*
> *4.à la présence de membres de l'armée allemande en uniforme.*

(ordonnance du 13 mars 1941 (AN, AJ/40/892))

[114] A cela s'ajoutent les barrages allemands aux portes de Paris auxquels doivent s'arrêter les rares autobus les franchissant.

[115] « *Commentaires aux machinistes de la S.T.C.R.P. de l'arrêté préfectoral du 9 novembre 1940 relatif à la circulation* » (ARATP, 1R 182).

[116] Le problème de la circulation nocturne rendue plus difficile en raison du manque de lumière concerne également Londres. Les passagers doivent aussi y apprendre de nouvelles habitudes, que LT tente d'inculquer par la diffusion d'affiches et de slogans (voir fig. 231, p. 1164).

[117] *Idem.*

> *soit l'étonnement que vous puissiez manifester devant certaines règles nouvelles, dites-vous bien que nous devons tous nous conformer, avec une grande discipline aux nouveaux principes de la circulation, principes qui ont été pour la plupart édictés à la demande expresse des Autorités d'occupation.*

Cette intervention reflète l'existence, avant la guerre, de deux régimes circulatoires. L'un réglementaire, fondé sur le Code de la route et le règlement de la STCRP, dont la valeur ne peut être mise en doute, d'une part ; celui élaboré par les pratiques des agents, version adaptée du premier, d'autre part, dont il est reconnu, tardivement, qu'il possède également certaines qualités, probablement son efficacité, favorable à une meilleure exploitation du réseau[118]. Toutefois ces deux modes sont dépassés à l'aune des événements que vit la France. L'automne 1940 voit donc l'avènement d'un troisième régime circulatoire, imposé par les Allemands, auquel il ne semble plus possible de déroger[119].

La direction du réseau de surface entre obéissance et opportunisme

Les dirigeants de la STCRP participent pleinement de ce mouvement de soumission à de nouvelles règles, l'Occupation étant pour eux l'occasion de reprendre en main la compagnie, en appliquant avec plus de zèle que la CMP les lois scélérates de Vichy, en procédant à une épuration des agents juifs, puis en menant une répression politique à l'égard des communistes et résistants[120]. A la suite d'une loi du 1er décembre 1940, la direction met en disponibilité 11 000 agents, ce qui provoque un scandale, parmi eux se trouvant les principaux dirigeants des mouvements sociaux de la fin des années 1930[121].

La position opportuniste de la direction de la STCRP dans le jeu des forces contradictoires de l'Occupation peut se lire à travers sa politique d'affichage publicitaire. Ainsi, avec l'accord de la Préfecture de la Seine, la compagnie ouvre ses autobus à la publicité pour les journaux collaborationnistes, tels *L'Œuvre*, du normalien Marcel Déat en 1941, et la *Pariser Zeitung*, journal bilingue, en 1942[122]. Le très pétainiste Secours national

[118] La grève du zèle de 1925 témoigne de l'existence de ces deux régimes, puisqu'il s'agit d'un retour, temporaire, au premier d'entre eux (voir p. 337 et p. 1069).

[119] Comme l'écrit l'historien Mathieu Flonneau, « *le métier [a] tout bonnement changé [...], la rue parisienne [étant] par conséquent bien ce lieu d'apprentissage de la servilité apprise dans la défaite* » (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 330-331).

[120] Rapportons ici ce témoignage de Louis Gallois, ancien agent, déporté et résistant :

> *Dans ces débuts du mois d'octobre [1940], nous nous présentâmes à notre dépôt de la STCRP pour reprendre notre travail, en fait de travail ce fut un interrogatoire que nous subîmes : chaque employé dut signer une feuille sous serment où il était écrit que pour travailler à l'entreprise il ne fallait être ni juif, ni communiste, ni franc-maçon et être Français de vieille souche, s'engager à ne pas faire de propagande subversive, c'est-à-dire de propagande anti-nazie.*

(Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 94)

[121] Pour des données sur les effectifs de la STCRP puis de la CMP, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/48. Au 1er mai 1944, le réseau de surface compte 5 795 agents employés à l'exploitation, 2 384 agents travaillant en France pour les autorités allemandes, 1 288 agents travaillant en Allemagne et 2 392 agents prisonniers de guerre. A titre de comparaison, le réseau ferré ne compte que 20 agents travaillant en France pour les autorités allemandes. Cette main d'œuvre réquisitionnée par la Relève fut un manque important pour l'exploitant, puisque bien souvent constituée des ouvriers qualifiés des ateliers. A propos de l'éviction des syndicalistes, voir Fitzner (P.), « La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale », *in* Gérôme (N.) et Margairaz (M.) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux*, *op. cit.*, pp. 75-77. Voir les articles dans la presse à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/135. Les agents étaient payés à mi-salaire pendant 15 mois. Ils furent en partie embauchés par d'autres services publics, dont la CMP.

[122] Rapport PS 410 du 17 août 1942 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

appose, pour sa part, de la *propagande* sur les potelets des points d'arrêt désaffectés[123]. Le réseau de surface trouvait ainsi un moyen de pallier le manque de recettes notamment dû à l'interdiction hygiéniste de la publicité pour l'alcool par la loi du 23 août 1940[124]. La STCRP entend même arborer les publicités les plus politisées, en demandant l'autorisation d'afficher les slogans du mouvement fasciste Le Feu, fondé par le député non inscrit du Calvados Maurice Delaunay et dont elle juge que seule la couleur, voulue en rouge, couleur du sang versé, quand la règle était qu'ils fussent en vert, pose question[125]. L'opposition de l'administration à toute publicité politique, alors que celle pour *L'Œuvre* faite dans le métro avait suscité des incidents, fut précédée par le retrait de la demande du mouvement, qui s'éteint très rapidement[126].

Cette attitude de la direction de la STCRP est marginale par rapport aux conditions imposées par les forces d'occupation à celle de la CMP. En effet, dès le 30 août 1940, les autorités allemandes imposent à l'exploitant du métro de transporter « *les nègres et les négresses exclusivement en seconde classe*[127]. » Le 8 novembre 1940, ce sont les Juifs qui subissent la même discrimination ; puis, en juillet 1942, ils ne peuvent plus accéder qu'à la dernière voiture de chaque rame[128]. Les autorités françaises, en la personne de Jean Berthelot, protestent au nom de la souveraineté de l'État français et du manque de reconnaissance pour les habitants de l'Empire français qui ont combattu contre l'armée allemande. Les ordonnances sont toutefois exécutées rapidement mais se heurtent à la capacité des voitures de 2e classe, notamment lorsqu'une partie des métros est réservée aux Allemands. Leur application, attestée par exemple par le témoignage d'une parisienne juive à l'été 1942, a semble-t-il été renégociée, peu à peu par la CMP, afin d'éviter les incidents et problèmes d'exploitation qu'elles posaient[129]. Il ne semble pas que le réseau de surface ait pratiqué cette discrimination, la principale innovation apportée par l'armée allemande étant plutôt tarifaire avec l'introduction d'un billet au prix unique de 2 F (0,71 € de 2006) pour les militaires allemands, édité par la STCRP[130].

[123] Voir les échanges à ce propos du mois de décembre 1942 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[124] Les marques d'alcool Dubonnet, Lillet et Pernod faisaient partie des principaux annonceurs, comme en témoignent les images de l'époque.

[125] Parmi les slogans que le mouvement entend apposer, notons : « *Le Feu sauvera la France* », « *Le Feu est une défense du bien* », ou encore « *Le Feu est une flamme de notre sol.* » Il est à noter que parmi les buts nationalistes du Feu, outre la « *formation d'une génération plus pure, plus créatrice et plus agissante* » figure « *une utilisation rationnelle des énergies* », ce qui rejoint les préoccupations officielles de la STCRP (voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/198).

[126] Plus généralement, le préfet de la Seine Charles Magny était d'ailleurs d'avis d'interdire toute publicité à l'extérieur des autobus, alors que l'exploitant voyait-là une façon de trouver des recettes utiles au fonctionnement du système en une période difficile (note PS du 7 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)). Le préfet finit par imposer sa vision en suspendant tout contrat de publicité à l'extérieur des autobus (lettre de la STCRP au préfet de la Seine du 28 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/198)).

[127] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, pp. 73-74. Jean Berthelot fait modifier les affiches de la CMP annonçant cette mesure pour qu'elles indiquent que « *l'interdiction est prononcée par ordre des autorités d'occupation* » (note NS/217 du secrétaire d'État aux communications au directeur général des transports du 22 octobre 1940).

[128] Voir la note PS « *Réglementation préfectorale concernant les Juifs* », *ca.* 1941 (CDJC, XX/48).

[129] Voir le journal d'une femme juive à propos des mesures de 1942, pour l'application desquelles la CMP envoie des inspecteurs spécifiques (CDJC, CCXIV/5/001).

[130] Voir *100 ans de bus. Un siècle au service des Franciliens*, Paris, LBM, 2006, pp. 140-141. Ce tarif n'était pas ostensiblement avantageux, puisque le coût en 2e classe d'un trajet de trois sections (Saint-Lazare – Gare de Lyon, par exemple)

Aux tensions perceptibles sur le plan institutionnel, entre direction de l'exploitant, occupant et administration française, répond le climat si particulier qui règne à bord des autobus eux-mêmes, dans un contexte aussi exceptionnel.

Conditions de voyage, conditions de travail : l'Occupation au quotidien

Du fait de la présence des troupes allemandes, sur la chaussée comme à bord des véhicules, de la désorganisation du réseau et de la surcharge des autobus en exploitation, les agents voient leurs conditions de travail se dégrader[131]. Si le *complet* est une habitude parisienne, l'Occupation exacerbe la tension à bord et aux arrêts. La direction multiplie donc les circulaires appelant le personnel à plus de courtoisie, de complaisance et de bienveillance envers les plus faibles[132]. Il est toutefois impossible, pour la direction, de maîtriser complètement l'interaction entre agents et voyageurs, si bien que les plaintes se poursuivent. La population elle-même est probablement plus tendue et agitée[133]. Cette surutilisation des transports est d'ailleurs jugée comme déviante par la presse autorisée, qui dénonce le comportement immoral de voyageurs, accusés d'abuser de la situation, notamment en fraudant, et prend la défense des agents des transports en commun, qui incarnent la continuité des pouvoirs publics et sont érigés en exemple[134].

La tension est encore plus forte avec les troupes d'occupation. Une partie du personnel refuse de marquer les arrêts où attendent des Allemands ou de laisser monter des Allemands sous prétexte que l'autobus est complet, ce dont seul le receveur peut juger. Ainsi, ce rappel de la direction, en décembre 1942, qui affirme avoir « *été récemment saisie d'un incident survenu entre deux gendarmes allemands et un machiniste qui, sa voiture étant complète n'a pas cru devoir s'arrêter aux signes qui lui avaient été faits pour y monter*[135]. » La direction ouvre une enquête après chaque incident signalé par une plainte de l'armée allemande, comme en atteste, par exemple, cette note interne de la direction du réseau routier, en date du 4 février 1942[136] :

> *Un machiniste du dépôt Bastille [...] a été amené à la Feldgendarmerie de St Maurice. Ce machiniste en service sur la ligne 91 avait brûlé le 03.02.1942 un arrêt, malgré les signaux qui lui avaient été donnés par un gendarme allemand*

payé en tickets en carnet était, en 1940, de 2,10 F (0,75 € de 2006). Les militaires allemands ne bénéficiaient donc pas de la gratuité dont ils jouissaient pour le réseau de métro. Il est vrai que les autobus desservaient essentiellement la banlieue, que probablement peu de militaires allemands fréquentaient.

[131] Ainsi, le nombre de services en deux fois augmente.

[132] Pour le détail, voir Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 113. A propos des plaintes de voyageurs à l'encontre du personnel, l'une des circulaires affirme : « *une comparaison peu élogieuse a été faite avec l'attitude générale de politesse des troupes d'occupation dans les véhicules de transport* » (*idem*).

[133] Nous n'avons trouvé d'exemples significatifs que pour le métro (*idem*).

[134] Voir par exemple Bozonnat (G.), « 58, mon autobus », *L'appel*, 7 octobre 1943. *L'appel* était l'hebdomadaire de la Ligue française d'épuration, d'entraide sociale et de collaboration européenne, fondée par le journaliste bonapartiste Pierre Costantini. Comme après la Grande Guerre, le taux de fraude s'est accru dès septembre 1939 (voir p. 242 et le rapport STCRP/DEC du 15 avril 1940 (ARATP, 1R 147)). Le contexte troublé suscite d'ailleurs des dénonciations (voir p. 1097).

[135] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 113.

[136] Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, p. 64.

> *en attente à cet arrêt. Ce dernier s'était aussitôt rendu au terminus de la ligne et avait demandé que l'agent soit convoqué pour neuf heures à la gendarmerie.*

Dans ce contexte, la direction rappelle à l'ordre son personnel[137] :

> *Il est prescrit à tous les agents du Mouvement [...] de faire preuve, en toutes circonstances, de la plus absolue correction à l'égard des militaires et des fonctionnaires allemands appelés à utiliser les lignes du Réseau de Surface.*
> *Les machinistes et les receveurs devront redoubler d'attention aux abords des points d'arrêt en vue de donner satisfaction aux demandes d'arrêt qui leur sont adressées par les militaires allemands, toutes les fois que des places peuvent paraître encore disponibles dans les voitures.*

Ce climat étrange de relations complexes entre un prestataire de service et un occupant désireux de n'être traité que comme un client à bord des autobus donne lieu à des scènes difficilement imaginables. Ainsi ce récit du chef de dépôt de Charlebourg, le 25 mai 1944[138] :

> *La voiture arrivée complète [au point] d'arrêt allait reprendre sa marche normale, aucun mouvement de voyageurs ne s'étant effectué. A ce moment, se présentèrent 9 soldats de l'armée d'occupation, dont deux s/officiers. L'un d'eux, braquant une mitraillette, ordonna au machiniste de s'arrêter. Un s/officier monta dans la voiture et fit descendre 15 voyageurs (hommes). Un des voyageurs, âgé, qui s'exécutait trop lentement, fut menacé du revolver. Ces soldats acquittèrent le prix de leur place et aucun autre incident ne se produisit pendant le parcours jusqu'à la Porte Champerret.*

Enfin, notons que la population parisienne, confrontée à des soldats allemands isolés, déboussolés sur un territoire qui n'est pas le leur, peut leur venir en aide, en les aidant notamment à se repérer sur le réseau d'autobus, comme en témoigne un épisode vécu en janvier 1944 par l'écrivain Paul Léautaud[139]. Ici réside l'ambiguïté entre opposition de principe à l'ennemi et réalité des relations quotidiennes dans des lieux publics, notamment la plate-forme arrière parisienne.

Quelle résistance dans les transports parisiens ?

Les actions du personnel roulant, qui use de son pouvoir discrétionnaire pour limiter la mobilité des Allemands, témoignent toutefois d'un certain esprit de résistance partagé par plusieurs agents et qui s'oppose à « *l'attentisme* » général que produit le régime de Vichy, dont l'historien Pierre Laborie a analysé la triple origine : conservatisme, motivation négative des choix souvent soumis à l'autorité et prédominance des préoccupations matérielles répétitives[140]. En effet, si la direction de la STCRP est largement collaboratrice,

[137] Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 162. Voir également la note CMP/Réseau de surface/5 700 du 2 octobre 1942 (ARATP, 1R 151).

[138] *Ibid.*, p. 163.

[139] Voir Burrin (P.), *La France à l'heure allemande, 1940-1944*, Paris, Le Seuil, 1995, pp. 204-205.

[140] Laborie (P.), *L'opinion française sous Vichy. Les Français et la crise d'identité nationale 1936-1944*, Paris, Le Seuil, 1990, réédition, 2001, pp. 296-298. Sur la résistance dans les transports parisiens, nous renvoyons à Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, *passim*.

des poches de résistance se sont formées dans les unités d'exploitation et de maintenance, en particulier à l'atelier central de Championnet, dès 1940[141]. Les actes de sabotage des pièces sensibles s'y multiplient et gagnent en efficacité, notamment en 1944. Les dépôts sont également des lieux de résistance, où les véhicules à destination des Allemands sont sabotés, ainsi que l'huile et le carburant détournés. Les agents résistants arrêtés payent d'ailleurs chèrement leur engagement, comme le fit Baptiste Rechossière, contrôleur de la STCRP fusillé le 7 mars 1942 en compagnie du cheminot Pierre Sémard[142].

L'origine de ce mouvement est à chercher, d'après l'idée développée par Isabelle Beaujouan, du côté des modes de recrutement arbitraires et coercitifs des agents pour le Service du travail obligatoire (STO), qui ont suscité une rancœur partagée par beaucoup et progressivement muée en hostilité. Ces résistants ont très vite pris des contacts avec le personnel d'autres services publics[143]. La bonne implantation de syndicats ouvriers et, dans une moindre mesure, de syndicats de l'encadrement assure une certaine cohérence à ce mouvement. Toutefois, en partie en raison des nombreux services rendus aux Allemands, la résistance du réseau de surface semble moindre que celle qui s'organise au métro ou que celle qui est perceptible à l'extérieur. C'est ainsi que les traces écrites retrouvées sur la question des actes de résistance impliquant des autobus révèlent des attentats visant ces véhicules menés sur l'espace public par des résistants, *a priori* sans lien avec le réseau de surface. Ce qui ne signifie pas que les agents de ce réseau n'aient pas eux-mêmes agi dans ce sens, en dehors de Championnet et des dépôts, mais nous n'en avons pas trouvé de preuves. Les cibles privilégiées des actions de résistants à l'encontre des autobus sont les services spéciaux réguliers, c'est-à-dire en exploitation sur des lignes exigées par les Allemands, comme en atteste, par exemple, le rapport que dresse Paul Martin, patron de la CMP, au préfet de la Seine à propos d'un attentat perpétré le 18 mai 1943[144] :

> *Une grenade a été lancée par un civil se trouvant au milieu de la chaussée contre le côté gauche de la voiture n° de police 3958, n° de coquille 3042, assurant le service SS/85 [(Porte d'Italie – Orly)], en direction d'Orly. L'explosion de l'engin s'est produite à l'extérieur, blessant le machiniste et brisant les 2e et 3e glaces fixes. Alors que l'autobus poursuivait sa marche sur une vingtaine de mètres, une seconde grenade a été jetée à l'intérieur de la voiture et a explosé sur la plate-forme centrale. Onze militaires allemands, 2 civils allemands et 12 civils français ont été blessés.*

Ainsi, l'autobus est-il l'une des scènes de la résistance parisienne, que ce soit par l'attitude de certains de ses agents ou par la cible privilégiée qu'il constitue pour d'autres résistants. Ce constat reflète la grande perméabilité de ce mode aux évolutions de l'espace public et vient appuyer l'idée d'une adaptation aux circonstances de la guerre puis de

[141] Le premier acte de sabotage a lieu en novembre 1940 à Championnet (*ibid*, p. 63).

[142] Parisot (D.), *Ticket "chic" et luttes de "choc" !*, Paris, Messidor, 1989, p. 56.

[143] Ces liens ont pu être facilités par la présence d'anciens agents de la STCRP, licenciés à la fin 1940, et embauchés par ces institutions : CMP, Préfecture de la Seine...

[144] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 143.

l'Occupation qu'a montrée le réseau de surface. Il a su développer de nouvelles formes de motorisation pour assurer un service *a minima*, notamment en banlieue. Ainsi, alors que les contraintes de coordination se résolvent d'elles-mêmes par la pénurie de carburant et de matériel, supprimant une grande partie des services mais remplissant les autobus en exploitation, celles liées au fonctionnement de la STCRP sont exacerbées. De façon simultanée, le pouvoir de la direction se renforce tandis que l'initiative des agents, aussi bien pour faire rouler les autobus que pour en interdire l'accès aux Allemands, est toujours plus sollicitée. Le pouvoir politique n'a jamais été aussi déterminant pour la régulation du système, que ce soit par la réorganisation entreprise par Vichy ou par l'accord ou non de carburant. Pris dans une tourmente politique, l'autobus parisien montre une capacité d'adaptation importante, à un nouveau régime circulatoire et de soumission à des lois discriminatoires. L'Occupation est donc une période de forte contrainte, toutes n'œuvrant pas dans le même sens, mais ayant comme résultat d'imposer au système de l'autobus de montrer sa souplesse, réponse aux multiples sollicitations. Une souplesse du système dans son ensemble que l'organisation de services spéciaux, pour le compte d'autorités de tous bords, illustre à merveille.

II. Quand l'autobus fait preuve de flexibilité, de la ligne Maginot à la rafle du Vel' d'hiv'

L'utilisation d'autobus pour des services les plus divers au cours de la Deuxième Guerre mondiale fournit l'occasion de réfléchir à la forme de souplesse qui caractérise le système de l'autobus parisien. Sans développer ici cette analyse, nous voulons simplement illustrer qu'une forme de souplesse de court terme s'avère très souvent employée, en gardant en mémoire que celle de plus long terme nous semble largement inexploitée, peut-être parce qu'elle n'est qu'utopique (voir p. 704). En effet, de 1939 à 1946, le système de l'autobus répond à des sollicitations nouvelles, souvent en dehors de son champ classique, sous la forme de réquisition, de location ou de simple abus d'utilisation. Nous avons identifié cinq types de bénéficiaires : l'armée française, l'occupant allemand, l'État de Vichy, les agents eux-mêmes et les acteurs de la Libération. Nous analysons ici les rôles de chacun en trois temps successifs, de la drôle de guerre à la Libération en passant par l'Occupation.

A. Au service de l'armée française ou la prégnance de la Grande Guerre

Retrouvant l'esprit de 1914 et fort d'une longue préparation au cours des mois de tension internationale qui ont précédé la guerre, le système des autobus parisiens est réquisitionné dès le 23 août 1939, devant mettre à disposition de l'armée, 18 compagnies, soit 4 610 hommes et 1 448 véhicules, conformément à la convention amiable du 19 fé-

vrier 1925[145]. L'opération se déroule rapidement, si bien qu'à la déclaration de guerre, les autobus peuvent efficacement transporter les troupes françaises des principales gares à la ligne Maginot[146]. Trois compagnies supplémentaires sont commandées, tandis que le nombre d'agents mobilisés est estimé à 13 291[147]. Ainsi, des 3 488 autobus de la STCRP, il n'en reste plus alors que 1 746 en exploitation normale, auxquels peuvent être ajoutés 199 anciens Schneider H, l'autobus développé pendant la Grande Guerre, que l'armée finit également par mobiliser en décembre 1939. La STCRP participe aussi à l'évacuation de civils – enfants, malades, vieillards... –, du 31 août au 12 septembre 1939, mobilisant ainsi plusieurs centaines de véhicules. D'autres autobus sont chargés de la desserte des usines œuvrant pour la défense nationale[148].

C'est la fin de la drôle de guerre, en mai 1940, qui donne à nouveau aux autobus un rôle primordial. Les 16 et 17 mai, sont formées deux nouvelles compagnies, comprenant 1 081 autobus et 2 500 agents. Les jours suivants, les convois se multiplient pour assurer le transport des soldats et, surtout, des premiers réfugiés de Picardie[149]. L'approche des troupes allemandes se faisant toujours plus dangereuse, l'armée suspend l'exploitation de la STCRP le 12 juin 1940 et réquisitionne l'ensemble du parc restant pour l'évacuation de la capitale. 1 260 autobus quittent ainsi Paris, servant notamment au déménagement du gouvernement à Bordeaux, mais aussi à celui de la STCRP, repliée à Toulouse[150]. Ces quelques jours sont extrêmement troublés, notamment du fait des problèmes de communication entre l'armée, le gouvernement et la compagnie. Après avoir été rassemblés en forêt de Fontainebleau le 14 juin, les divers convois, formés des autobus, des agents et de leur famille, rencontrent des difficultés nombreuses, notamment au passage de la Loire et finissent par se disloquer. Ceux qui ne sont ni détruits ni considérés comme butin de guerre par les Allemands se regroupent alors à Moissac et Clermont-Ferrand, avant de rejoindre, progressivement, la capitale[151].

[145] Avant la signature des accords de Munich, le gouvernement avait déjà mobilisé six compagnies le 25 septembre 1938, ce qui lui avait permis d'étudier les possibles utilisations des autobus en temps de guerre. Les compagnies ainsi formées comprenaient 1 440 autobus en ordre de marche (réservoirs pleins, culasses changées et toits camouflés) et huit véhicules spéciaux (camions-citernes et camionnettes) (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 39). Concernant les réquisitions de l'armée française, nous renvoyons ici à Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, pp. 165-166.

En mai 1939, Édouard Daladier, président radical du Conseil, Anatole de Monzie, ministre socialiste des travaux publics et Albert Sarraut, ministre radical-socialiste de l'intérieur avaient conjointement signé des instructions secrètes organisant le fonctionnement institutionnel des réquisitions, désignant les véhicules susceptibles d'être réquisitionnés et les modalités d'indemnisation et spécifiant l'importance de dresser un état des besoins (« *Instruction sur l'organisation, la mobilisation et le fonctionnement du service des routes et des transports routiers en temps de guerre* », 8 mai 1939 (AN, F/14/13 638)).

[146] M. Chirat nous a confirmé avoir participé à des transports de troupes et de matériel sur le front de l'Est (entretien avec M. Chirat).

[147] L'effectif total de la STCRP est de l'ordre de 25 000 agents.

[148] Pour consulter des images des autobus dans ces différentes missions, voir notamment PRATP, 27 353, 38 244, R 1 155 et R 1 158.

[149] Sur la mobilisation au profit des civils, voir Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, pp. 54-57.

[150] Il est probable que les intérêts dans le Sud-Ouest de Louis Bacqueyrisse expliquent ce choix de la STCRP.

[151] Une enquête de 1946 estime qu'alors 1 097 autobus ont été détruits ou considérés comme butin de guerre. La photo PRATP, 27 416 montre par exemple un Panhard K 63 B en flammes sur le front. 150 autobus ont été regroupés à Clermont-Ferrand, avec 3 000 personnes, des agents et leur famille ; Michelin, fournisseur de la STCRP, vint en aide à ces rescapés de l'Exode (lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine, 5 juillet 1940 (AP, Pérotin/10 331/56/1/164)).

Les véhicules de la STCRP ont donc fourni une participation notable à l'effort de guerre français. Remarquons simplement que l'armée allemande n'a pas vaincu la France à l'aide d'autobus berlinois et que, malgré leurs qualités et la rapidité de leur mobilisation, les autobus n'étaient peut-être pas les engins les plus adaptés à un conflit motorisé. Du simple point de vue de cet objet, il semble toutefois qu'il y ait gagné des titres de gloire, au moins dans la presse de la France pétainiste pour qui, à son passage en province, c'est « *l'image de Paris [qui] passait dans tous les yeux* », forme d'hommage révélatrice d'une certaine utilité de ce véhicule (voir p. 1095)[152]. L'idée d'une utilité réelle de l'autobus dans ce contexte est confirmée par les usages multiples qu'en firent les acteurs de la France occupée, français et allemands.

B. Au service de la France occupée ou l'apogée de la polyvalence

Quels que soient les enjeux moraux des missions remplies par l'autobus pendant l'Occupation, il semble que ce mode ait atteint une parfaite polyvalence, rodée et éprouvée, que seules les difficultés matérielles d'approvisionnement et d'entretien ont pu troubler. Polyvalence que révèle la diversité des clients du réseau d'autobus, que ce soient les forces allemandes présentes en France, les services de l'État français ou les agents des transports parisiens eux-mêmes.

Au service de l'Allemagne ou la routine de la collaboration

Après la déroute française, les Allemands utilisent les autobus parisiens en lieu et place de l'armée française[153]. Les réquisitions prennent la forme de location, selon un mode de fonctionnement très réglementé[154]. Les Allemands disposent en effet de frais d'occupation sur lesquels ils prélèvent leurs règlements[155]. Pour la STCRP puis la CMP, ces missions s'inscrivent simplement parmi les « *services spéciaux et locations* », au même titre, par exemple, que les liaisons ponctuelles vers le stade de Colombes ou les services des courses, habituels durant l'entre-deux-guerres (voir p. 222)[156].

Le conseiller Zachmann centralise les demandes allemandes et les communique aux autorités françaises, à savoir la Préfecture de la Seine et le secrétariat d'État aux commu-

[152] « Grandeur et servitude des autobus parisiens », *L'Illustration*, n° 5 089, 21 septembre 1940, p. 67.

[153] Pour une discussion de ce qu'est la collaboration, entre choix politique et travail en commun quotidien, voir Baruch (M.-O.), *Servir l'État français. L'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, pp. 366-377.

[154] Comme le mentionne Jean Berthelot, l'armée allemande s'est trouvée étonnamment gênée par les articles 52 et 53 de la convention de La Haye qui donnent le droit à l'occupant de procéder à des réquisitions sous réserve qu'elles « *soient en rapport avec les ressources du pays et de telle nature qu'elles n'impliquent pas pour les populations l'obligation de prendre part aux opérations de guerre contre leur patrie* » (Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir*, Paris, Robert Laffont, 1967, p. 187). Elle a donc choisi la forme de locations, plus ou moins imposées, toutefois, sous la menace.

[155] En mars 1941, le prix de la location à la journée d'un véhicule est ainsi fixé à 750 F (227 € de 2006). Ces prix sont revus à la hausse par la suite. Pour des exemples de prix, voir tab. 51, p. 1010 et Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, p. 39. Le carburant était généralement remboursé par les Allemands, selon les termes d'une convention d'août 1941.

[156] C'est à ce titre que la compagnie en rend compte mensuellement à l'administration, conformément aux instructions de 1934 (lettre du secrétaire général de la CMP au préfet de la Seine du 18 juin 1942 (AP, Pérotin/10 331/56/1/43)).

nications, qui doivent alors à leur tour les renvoyer à la STCRP, lorsqu'il s'agit d'autobus. Cette procédure ne fut toutefois pas scrupuleusement suivie et, progressivement, un simple appel téléphonique des Allemands au service du roulage de la compagnie suffisait à déclencher la location, la situation n'étant régularisée que dans un second temps[157]. Ces services spéciaux se montaient en effet toujours dans la précipitation. Ainsi, par exemple, lorsqu'il s'agit d'organiser une visite des champs de bataille de la Grande Guerre pour leurs propres officiers en novembre 1940, les militaires allemands de la *Kommandantur* préviennent leur administration le jour même en exigeant, en l'occurrence, la mise à disposition de deux autobus[158]. Néanmoins, avant d'être court-circuité, le gouvernement a donc approuvé la politique de location aux Allemands. Jean Berthelot avait simplement indiqué à la STCRP de ne pas répondre aux ordres de réquisition de citoyens français pour participer à des convois militaires, être sur les lieux de combats ou se retrouver assimilés à la *Wehrmacht*, et l'avait invitée à protester contre tout ordre ne donnant pas l'assurance que les autobus ne fussent pas utilisés dans des zones de combat ou en dehors de la France[159]. Aucune interdiction n'a donc été faite à la participation d'autobus au déplacement de populations civiles en zone occupée et, quoi qu'il en soit, les destinations des convois étaient difficilement contrôlables, les Allemands ne fournissant pas toujours les informations utiles.

Différents organismes allemands ont eu recours à ces réquisitions : l'armée, la *Feldgendarmerie*, l'organisation Todt, le service des aérodromes, des sociétés privées travaillant pour l'armée…[160] Les missions étaient donc nombreuses et variées, dans leur destination, leur durée ou leur effectif[161]. Les services spéciaux ont débuté dès le 1er juillet 1940, qu'ils aient été permanents – desserte de l'aérodrome d'Orly, desserte de l'hôpital de campagne allemand situé à Ivry, missions plus lointaines en France… – ou occasionnels – visites d'officiers allemands à Paris, voyages d'enfants… Ils s'étendent à l'ensemble de la zone occupée, notamment pour relier les établissements provinciaux où la STCRP, puis la CMP, ont détaché des agents et du matériel afin d'alimenter des ateliers de réparation au service des Allemands, par exemple à Dijon.

Le réseau de surface pouvait-il renoncer à ces missions au service de l'Allemagne ? Il est en tout cas certain que la direction de l'exploitant se serait alors exposée à de lourdes représailles, alors qu'elle se trouvait en négociations perpétuelles pour obtenir carburant, huile et matériel de la part des autorités d'occupation. Au-delà des questions morales, ces considérations ne doivent pas cacher que la mobilisation de plusieurs centaines

[157] Le réseau de surface avait d'ailleurs directement délégué un agent auprès de Zachmann.

[158] « *Gestellung von 2 französ. Kraftomnibussen* », 18 novembre 1940 (AN, AJ/40/892).

[159] Jean Berthelot a tenu à rappeler sa position dans ses mémoires (Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir*, *op. cit.*, p. 188).

[160] La *Feldgendarmerie* traquait et exécutait les déserteurs, opposants et résistants ; l'organisation Todt était en charge de la construction d'infrastructures de défense comme le mur de l'Atlantique mais aussi de camps de concentration.

[161] Pour un exemple des locations accordées aux Allemands, voir tab. 51, p. 1010.

d'autobus à d'autres tâches que la desserte du réseau a lourdement grevé la capacité opérationnelle de l'exploitant à assurer un service sur ses propres lignes. Comme l'explique Sylvain Vertel, le réseau se trouvait lésé sur trois points : le prélèvement d'essence et de pneumatiques, tardivement remboursé par les Allemands, le manque de disponibilité de véhicules et l'emploi du personnel à d'autres tâches qu'à l'exploitation[162]. L'exemple des transports parisiens illustre ainsi le jugement porté par l'historien Philippe Burrin, selon lequel « *au total, de ces négociations permanentes, Vichy tire des résultats, mais limités, provisoires, révocables, et toujours payés par des contreparties qui l'impliquent davantage dans la politique de l'occupant*[163]. »

Les services rendus à l'occupant répondent également à un besoin de diversification des recettes, en une période de difficultés d'exploitation extrêmes, et donc de recettes de trafic mal assurées. Les convois organisés pour le compte des autorités allemandes et, encore plus, les activités des ateliers à leur profit, représentent ainsi entre le tiers et la moitié des revenus totaux du réseau de surface de 1941 à 1943 (voir tab. 15, p. 398)[164]. La politique de collaboration est donc une des clés de la survie financière de l'entreprise dans le contexte de l'Occupation tout en s'inscrivant dans une ligne de conduite opportuniste que la direction de la STCRP a toujours tenue[165].

La mise à disposition de véhicules s'accompagne généralement de celle de machinistes. Peu de renseignements sont disponibles sur ces agents ayant participé à ces missions. Il est cependant établi qu'ils ont signé des contrats individuels avec les autorités allemandes[166]. Le recrutement de volontaires ne semble pas problématique au début de l'Occupation et lorsque le convoi ne se rend pas en zone dangereuse. Pour les missions plus risquées, les Allemands doivent faire appel à des agents mis en disponibilité, la direction facilitant la diffusion de ces annonces et multipliant les pressions sur un personnel fragilisé[167]. Enfin, après le débarquement de Normandie, les réquisitions allemandes, qui s'intensifient, se heurtent à une mobilisation du personnel qui refuse massivement de conduire les autobus,

[162] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 79. L'utilisation intense des stocks d'huile par les services spéciaux a ainsi provoqué des difficultés majeures dès 1942 (*ibid.*, p. 66).

[163] Burrin (P.), *La France à l'heure allemande*, *op. cit.*, p. 148.

[164] Pascal Fitzner estime que le total des prestations fournies aux Allemands s'élève à 580 millions de F (149 millions d'€ de 2006), soit environ 50 % des recettes de l'exploitation, ce qui corrobore les données que nous avons trouvées (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 175.). Pour sa part, Robert Roth estime que les recettes en dehors de l'exploitation du réseau d'autobus représentaient moins de 3 % des recettes totales de la STCRP en 1939 (Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, p. 38).

[165] Ainsi, comme l'a écrit l'historien Georges Ribeill, « *l'affairisme des Mariage [a] du moins survécu à l'absorption [de la STCRP par la CMP]* » (Ribeill (G.), « Genèse de la RATP de la fin des années trente à la loi du 21 mars 1948 : un accouchement laborieux », *in* Claval (P.) (dir.), *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du colloque de l'AHICF (18-19 mai 1988)*, Paris, AHICF, 1988, p. 57).

Il est assez difficile d'estimer la santé financière du réseau de surface pendant la guerre. Il est toutefois assez probable qu'elle soit nettement meilleure qu'au cours des années 1930, notamment du fait des activités annexes à l'exploitation normale. Ainsi, le solde du compte d'exploitation, déficitaire en 1939, devient positif en 1940, sans pour autant compenser les charges financières (Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, p. 39).

[166] Le parc était divisé en autobus appartenant à l'État et autobus départementaux. Les machinistes conduisant les premiers ont signé ces contrats (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 128.). Ceux conduisant les autres véhicules l'ont probablement également fait.

[167] Pascal Fitzner, la qualifie de « *recruteur actif et zélé* » (*ibid.*, p. 94).

suivant en cela les directives des mouvements de résistance[168]. La direction du réseau routier, pour sa part, a pleinement appuyé l'organisation de convois jusqu'en juillet 1944[169].

Année \ Recettes		Total	Trafic	Réquisitions françaises	Locations	Convois allemands	Travaux pour les Allemands
1940	(F courants)	392 246 968	286 929 635	81 717 837	5 701 724	?	3 579 928
	(€ de 2006)	139 839 967	102 293 284	29 133 226	2 032 722	?	1 276 280
	(%)	100	73,15	20,83	1,45	?	0,91
1941	(F courants)	510 037 382	331 891 239	0	6 491 492	49 051 639	108 581 287
	(€ de 2006)	154 806 546	100 735 629	0	1 970 298	14 888 153	32 956 592
	(%)	100	65,07	0	1,27	9,62	21,29
1942	(F courants)	540 412 337	341 838 024	0	9 813 968	22 339 907	?
	(€ de 2006)	136 378 457	86 266 244	0	2 476 653	5 637 699	?
	(%)	100	63,26	0	1,82	4,13	?
1943	(F courants)	552 368 931	340 058 416	0	18 510 660	45 704 288	150 042 331
	(€ de 2006)	112 274 509	69 120 274	0	3 762 477	9 289 854	30 497 604
	(%)	100	61,65	0	3,35	8,27	27,16

Tab. 15 – *Recettes du réseau de surface (1940-1943)*[170]

Outre cette utilisation des véhicules, les autorités d'occupation ont également eu recours aux ateliers du réseau de surface, au premier rang desquels Championnet, qui n'a pu rouvrir, le 17 juillet 1940, qu'à condition de travailler pour les Allemands[171]. Le personnel et les matériels sont mis à disposition de l'effort de guerre nazi, notamment pour la réparation de véhicules militaires, sans que la STCRP ait demandé l'autorisation du Département, sortant ainsi de la convention de 1920. En revanche, il semble que la compagnie ait touché des indemnités pour la réquisition de ses ateliers, que ce soit de l'armée française ou de l'armée allemande[172].

Ainsi, les autobus parisiens ont-ils été largement utilisés par les autorités allemandes, soucieuses d'employer le potentiel de mobilité qu'ils pouvaient leur fournir. Qualité que ne dédaignèrent pas non plus les autorités françaises.

Au service de Vichy ou les pages sombres de l'autobus parisien

Les réquisitions par les autorités françaises se poursuivent à l'été 1940, dans la ligne de celles effectuées avant la défaite. Il s'agit alors d'alimenter Paris en vivres, à partir de toute l'Île-de-France[173]. Dans la France du Maréchal, l'autobus parisien tient ainsi fière-

[168] Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, pp. 150-151.

[169] Des autobus ont été utilisés pour transporter et montrer dans Paris les prisonniers alliés pris sur le front de Normandie au moins jusqu'au 8 juillet 1944, afin de prouver que l'armée allemande repoussait l'attaque (voir Giasone (C.), *Paris occupé*, Paris, Jacques Grancher, 1997, p. 167).

[170] Rapports du service de surveillance de la gestion de la STCRP puis du réseau de surface de la CMP de 1940 à 1943 (AP, Pérotin/10 331/56/1/8). L'ensemble des recettes n'est pas ici ventilé, si bien que sur d'autres postes figurent également des sources marginales liées à la collaboration, dont des indemnités pour occupation des ateliers par les troupes allemandes. Pour l'année 1942, nous n'avons pas trouvé les recettes correspondant aux travaux effectués par les Allemands, mais les dépenses de ce poste dépassent les 138 millions de F (35 millions d'€ de 2006), ce qui laisse supposer des recettes du même ordre, en cohérence avec les chiffres de 1941 et 1943. Nous n'avons pas trouvé de document similaire pour l'année 1944.

[171] Sur l'utilisation des ateliers et la création d'ateliers annexes, voir Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, pp. 31-37.

[172] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/189.

[173] « Les autobus parisiens ravitaillent la capitale », *Le matin*, 30 août 1940.

ment sa place d'auxiliaire aux usages multiples et médiatisés : il participe à la récolte des vêtements pour l'entraide d'hiver en 1940 ou évacue les enfants de Boulogne-Billancourt afin d'échapper aux bombes alliées en 1943[174]. Mais les véhicules servent aussi à des missions moins humanitaires, comme le transport de Français partant pour le STO. Ainsi, en juin 1943, sur sa route depuis Camembert jusqu'au Neumark, Pierre Lebugle, paysan normand, trouve l'inévitable autobus parisien, pour le véhiculer, lui et ses camarades requis par le STO, de la gare Montparnasse à la caserne Mortier dans le XX^{e} arrondissement[175].

Enfin et surtout, les véhicules du réseau et une partie des machinistes prennent part aux rafles organisées par les autorités françaises, « *pierre d'angle de la collaboration* », selon l'expression de l'historien Marc-Olivier Baruch[176]. Si des opérations similaires ont été montées par les Allemands eux-mêmes, peu de documents attestent le recours à des autobus parisiens à notre connaissance. Au fur et à mesure de l'intensification des rafles, et notamment lors de ce que l'historien Denis Peschanski a appelé « *le paroxysme de l'été 1942* », les véhicules sont mobilisés et deviennent l'un des éléments constitutifs de ces scènes récurrentes que connaissent les rues parisiennes (voir p. 77)[177]. La plus célèbre, bien qu'assez mal documentée sur le point précis de la mobilisation des autobus, est la rafle du Vel' d'hiv' des 16 et 17 juillet 1942, dont une des rares images met particulièrement en exergue le rôle des autobus parisiens (voir fig. 84, p. 399).

Fig. 84 – *Les autobus le long du Vel' d'hiv' (16 ou 17 juillet 1942)*[178]

[174] INA, *Les actualités mondiales*, 27 novembre 1940 et INA, *France Actualités*, 30 avril 1943.

[175] Madeline (P.) et Moriceau (J.-M.), « Un paysan normand au STO en Allemagne. Le journal de Pierre Lebugle (juin 1943-août 1945) », *Histoire et sociétés rurales*, n° 21, 1er semestre 2004, p. 204.

[176] Baruch (M.-O.), *Servir l'État français*, *op. cit.*, p. 398.

[177] Peschanski (D.), *La France des camps (1938-1946)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2000, p. 403. Quelques photos permettent de distinguer les girouettes des autobus qui portent souvent les termes *service spécial*, comme lorsqu'il s'agissait de transporter les Parisiens à la campagne le dimanche.

[178] CDJC, CIII/45b. Il s'agit à notre connaissance de la seule photo témoignant de l'implication des autobus parisiens dans cette rafle.

La police française est avisée le 7 juillet 1942 du déclenchement d'une grande rafle à l'échelle européenne à la mi-juillet[179]. Elle travaille dès lors à sa préparation, notamment en se servant du fichier Tulard dont 27 388 fiches concernent des Juifs étrangers, cibles de cette rafle. Vichy ne s'opposant officiellement qu'à l'arrestation des Juifs français, c'est l'ensemble de l'appareil administratif français qui se met alors en branle. Pour procéder à une telle opération, des véhicules hétéroclites ont été mobilisés, mais les plus importants, en nombre comme en capacité, sont les autobus de la CMP, qui a succédé depuis janvier à la STCRP. Ils sont préparés le 15 juillet au soir, six d'entre eux étant d'ailleurs stationnés en réserve dans la cour de la Préfecture de police[180]. Tôt le lendemain, la rafle débute. La mission des équipes de trois à quatre fonctionnaires français est de procéder aux arrestations des personnes visées chez elles, puis de les faire monter à bord des véhicules stationnés sur la chaussée, principalement des autobus. Les familles avec enfant de moins de 16 ans sont envoyées au Vélodrome d'hiver, le Vel' d'hiv', dans le XV^{e} arrondissement, dont la forte capacité explique qu'il ait été retenu. Les autres personnes arrêtées sont directement envoyées à Drancy, également par des véhicules de la CMP[181]. Pendant deux jours, les arrestations se multiplient dans l'ensemble de l'agglomération. Les témoignages parlent de défilés d'autobus au Vel' d'hiv' comme à Drancy, déversant les victimes à un rythme soutenu. Le bilan est lourd, quoique jugé médiocre par les Nazis : 12 884 arrestations dont 4 051 enfants[182]. Après avoir croupi pendant plusieurs jours, les prisonniers du Vel' d'hiv' sont peu à peu transférés dans d'autres camps – Drancy, Pithiviers et Beaune-la-Rolande – à partir du 19 juillet. Les autobus assurent alors le trajet jusqu'à la gare d'Austerlitz[183].

Ce sont donc bien les autobus familiers, avec leur machiniste en uniforme, leur plateforme arrière sur laquelle sont entreposés les bagages et d'où veillent les policiers français, qui ont permis à une telle opération d'être menée à une si grande échelle. Il est à souligner que des rafles avaient eu lieu sur un mode totalement différent en 1941, les personnes étant convoquées dans les commissariats avant d'y être arrêtées, sans besoin de transport massif. L'industrialisation de l'extermination se fonde donc, en partie, sur la collaboration massive du système de l'autobus parisien, que les agents en aient été conscients ou non.

S'il est établi que la police française a organisé elle-même plusieurs rafles, elle a pu compter sur la direction du réseau de surface, qui a mis à sa disposition, selon une routine bien rodée, des véhicules en nombre suffisant et a su trouver des machinistes pour les conduire. De nombreux agents du réseau ont donc adopté une conduite favorable à la

[179] Nous nous fondons ici sur Lévy (C.) et Tillard (P.), *La grande rafle du Vel' d'hiv' (16 juillet 1942)*, Paris, Robert Laffont, 1967, réédition, 1992, 287 p. Voir également Goglin (J.-L.) et Roux (P.), *Souffrance et liberté, une géographie parisienne des années noires (1940-1944)*, Paris, Paris musées, pp. 83-86.

[180] Lévy (C.) et Tillard (P.), *La grande rafle du Vel' d'hiv'*, *op. cit.*, p. 27.

[181] Pour une image des arrivées à Drancy, dès avant la rafle du Vel' d'hiv', voir CDJC, CIII/186.

[182] *Ibid.*, p. 96.

[183] *Ibid.*, pp. 148-149.

collaboration, que ce soit par idéologie, résignation, sens du devoir ou peur. Il semble toutefois difficile d'affirmer que les agents, cadres ou opérateurs, ignoraient la teneur des missions accomplies. Nous proposons ici quelques pièces, inédites à notre connaissance, prouvant ces faits et venant compléter les quelques traces écrites commentées par Pascal Fitzner[184].

La consommation des autobus mis à disposition de la Préfecture de police du 16 au 27 juillet 1942 fait l'objet d'un tableau communiqué par la CMP à cette autorité afin d'obtenir des bons de carburant et d'huile lui permettant de reconstituer son stock (voir tab. 16, p. 401). Il en ressort que la CMP a mis à disposition de la police parisienne 54 autobus le 16 juillet 1942 et 50 le 17. Les réquisitions se sont néanmoins poursuivies de façon importante du 19 au 24 juillet, avec 25 à 39 véhicules quotidiens, puis, dans un moindre volume, jusqu'au 27 juillet. L'analyse des distances parcourues par les autobus est révélatrice de leur utilisation. En effet, le 16 juillet chacun a parcouru en moyenne 115 km, alors que la moyenne est de 30 à 40 km les autres jours. Ces données corroborent donc le fait que les véhicules ont été intensément employés le premier jour de la rafle, que le lendemain fut un jour de moindre activité, que le 18 juillet aucun autobus ne fut utilisé et, qu'à partir du 19 juillet, les véhicules ont repris du service, probablement pour déplacer les Juifs arrêtés du Vel' d'hiv' à la gare d'Austerlitz. Les 7 km séparant ces deux lieux ont pu effectivement être parcourus environ 403 fois dans chaque sens du 19 au 27 juillet. Un tel raisonnement, fondé sur la distance parcourue par les autobus mobilisés telle qu'elle est mentionnée par la CMP, correspond à une moyenne de 32 passagers juifs par véhicule, ce qui est tout à fait plausible[185].

Variables / Dates	Nombre de voitures	Kilomètres effectués	Alcool consommé (L)	Huile consommée (kg)
16 juillet 1942	54	6 225	4 980	74,700
17 juillet 1942	50	1 920	1 536	23,040
19 juillet 1942	39	1 336	1 228	18,432
20 juillet 1942	25	901	720	10,812
21 juillet 1942	25	892	712	10,704
22 juillet 1942	38	1 456	1 164	17,472
24 juillet 1942	16	525	420	6,300
26 juillet 1942	2	58	46	0,696
27 juillet 1942	12	480	384	5,769

Tab. 16 – *Consommations d'huile et de carburant occasionnées par les services spéciaux effectués pour la Préfecture de police (16-27 juillet 1942)*[186]

[184] Il fait mention de « *quelques notations sur une main courante [rappelant] la participation de cinquante autobus à la rafle* » (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, pp. 6-7).

[185] La distance totale parcourue par les autobus du du 19 au 27 juillet 1942 est de 5 648 km. Notons que les autobus mobilisés fonctionnaient exclusivement à l'alcool, carburant de remplacement le plus efficace, et que la CMP a mis à disposition des autorités ses meilleurs véhicules. La consommation était tout de même d'environ 80 L au 100 km.

[186] AP, Pérotin/10 331/56/1/43.

D'autres documents montrent explicitement que l'opération a obtenu l'aval du préfet de la Seine, Charles Magny, qui affirme, le 15 juillet, avoir lui-même autorisé la CMP « *à mettre 50 autobus à la disposition de la Police Municipale, les 16 et 17 juillet*[187]. » Pour sa part, le préfet de police, à propos du remboursement des carburants et lubrifiants, se dit « *tout prêt à [...] [fournir] les attestations qui pourraient [...] être utiles* » et mentionne qu'il s'agit « *d'une opération ordonnée par les Autorités d'occupation* », ce qui doit faciliter l'octroi de bons[188]. Au détour des questions logistiques, il semble donc que le préfet Amédée Bussière assume l'organisation de la rafle, au nom de l'obéissance aux Allemands.

Enfin, la rafle du Vel' d'hiv' n'est que le symbole de cette participation et ne doit pas faire oublier les nombreux convois que les machinistes ont conduits, entre Drancy et la gare de triage du Bourget du printemps 1942 à l'été 1944, premier tronçon d'un long trajet vers les camps d'extermination. Pascal Fitzner a souligné avec pertinence le voile jeté sur ces événements et nous ne pouvons que regretter ici de ne pas disposer des sources permettant de dresser un bilan chiffré complet de l'utilisation des véhicules et personnels du réseau de surface dans le mécanisme de déportation. Les sources lacunaires que nous avons consultées témoignent néanmoins d'un usage massif de ces véhicules par les autorités d'occupation et la police française. La participation des autobus parisiens à l'arrestation des Juifs de la région parisienne et, le plus souvent, à leur internement à Drancy, est un épisode qui ne figure d'ailleurs pas dans les récits classiques de l'histoire de l'autobus parisien[189]. Elle est en revanche mentionnée dans le premier ouvrage français sur la rafle du Vel' d'hiv', celui de Claude Lévy et Paul Tillard, publié en 1966[190].

A cette utilisation des autobus par les autorités françaises, ajoutons ici quelques considérations sur une utilisation encore moins documentée, plus originale, et moins tragique, celle des véhicules du réseau routier pour les besoins personnels des agents eux-mêmes.

Au service de ses agents ou la débrouille de l'Occupation

Les conditions troublées de l'Occupation et de la Libération facilitent l'émergence d'un phénomène nouveau, méconnu et difficile à cerner : l'utilisation des autobus à titre personnel par les agents eux-mêmes[191]. Il naît après la débâcle française, alors que les

[187] Lettre du préfet de la Seine au préfet de police du 15 juillet 1942 (AP, Pérotin/10 331/56/1/43). Voir p. 1099.

[188] Lettre du préfet de police au préfet de la Seine du 17 juillet 1942 (AP, Pérotin/10 331/56/1/43). Voir p. 1099.

[189] La principale histoire du réseau de surface, celle de Louis Lagarrigue, ne fait pas allusion à la collaboration active de la STCRP et de la CMP. Elle illustre la période par quelques photos d'autobus arborant fièrement des drapeaux tricolores et servant au rapatriement des déportés et prisonniers, les deux dernières étant d'ailleurs sous-titrées « *les autobus parisiens au service des alliés* » (Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 170-171).

[190] Lévy (C.) et Tillard (P.), *La grande rafle du Vel' d'hiv'*, *op. cit.*, *passim*. Les travaux traitant plus spécialement des transports parisiens ne semblent toutefois avoir mentionné cet épisode sombre qu'à partir des années 1990. Des documents sur la commande des 50 autobus par la Préfecture de police sont exposés en 1992 à l'Hôtel de Ville (Afoumado (D.), « Le temps des rafles », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 25, n° 25, 1991, p. 47).

[191] Il est probable que ce phénomène ait laissé peu de traces, puisque son caractère illicite incitait les agents à ne pas en faire la publicité.

véhicules ont quitté Paris et que plusieurs se sont volatilisés. Les missions envoyées par la STCRP pour rassembler le parc à Paris donnent alors aux machinistes une liberté nouvelle. Certains se servent ainsi de leur autobus pour acheter, transporter, puis revendre des fruits, par exemple sur le marché d'Orléans en septembre 1940[192]. Par la suite, des transports sauvages de voyageurs, notamment dans l'Oise, sont dénoncés[193]. Les convois de la STCRP, sillonnant la zone occupée, pour rejoindre des ateliers ou d'autres lieux où ils sont loués par les Allemands, rencontrent sur leur route nombre de personnes susceptibles de profiter de ce mode de déplacement, alors que les transports sont sensiblement désorganisés. Ainsi, jusqu'à la Libération, et au rapatriement de nombreux autobus à Paris, certains machinistes ont pris à bord des particuliers contre paiement d'une somme forfaitaire, en pleine illégalité. De même, alors que les véhicules servent au ravitaillement de la population parisienne selon des plans nationaux, certains assurent la « *distribution de pommes de terre achetées à la campagne* » à quelques agents et leur famille[194].

L'utilisation personnelle d'autobus parisiens, un abus de biens sociaux, puni par la direction, est d'autant plus étonnante que les agents firent preuve, à la CGO, comme à la STCRP, d'un grand respect de leur mission de service public, dont ils tiraient une certaine fierté. Ce qui souligne le caractère véritablement exceptionnel des conditions de vie de 1940 aux années 1945-1946. Cette utilisation à titre personnel des véhicules permet d'ailleurs de noter que les difficultés rencontrées par la France ne s'arrêtent pas à l'été 1944 mais se poursuivent bien au-delà, l'autobus étant d'ailleurs encore un auxiliaire précieux pour les nouvelles autorités.

C. Au service de la France libérée ou l'ironie de l'histoire

La Libération donne l'occasion au réseau d'autobus de remplir des missions au service des nouvelles autorités[195]. Si les cadres changent lors de l'épuration, les véhicules et, pour l'essentiel, les machinistes, demeurent les mêmes. Les missions, radicalement revues dans leur but, demeurent toutefois bien souvent similaires dans leur réalisation. L'exploitant parisien sert ainsi le ministère des prisonniers, déportés et réfugiés, les armées française et anglaise ou le Comité parisien de la Libération (CPL), les demandeurs s'engageant à fournir eux-mêmes les pneumatiques nécessaires[196]. Le réseau fait en effet face aux pénuries de matériel et au manque de personnel, beaucoup d'agents étant mobilisés, n'ayant pas rejoint Paris ou ayant trouvé un autre emploi, tandis que l'exploitation normale reprend

[192] Voir les échanges à ce propos dans le carton ARATP, 1R 145.

[193] Lettre PS du 18 juin 1941 de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean Lapébie au chef du STT (ARATP, 1R 145).

[194] Rapport STCRP du 11 mars 1941 (ARATP, 1R 145).

[195] Le rôle du métro dans la Libération elle-même est bien connu puisque ce réseau souterrain a permis d'assurer aux troupes alliées un support de communication extrêmement efficace. Le réseau de surface, de son côté, ne semble avoir joué qu'un rôle mineur, par la mise à disposition de deux autobus transformés en ambulances. Soulignons toutefois l'importance du syndicat Métro-Bus dans la fédération de mouvements de résistance au sein de la CMP (Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, p. 185.).

[196] Ces activités sont notamment attestées par les images d'archives (FI, *Lettres de Paris*).

en banlieue et à Paris. Des autobus sont aussi mis à la disposition du Commissariat au ravitaillement de la région parisienne, sur ordre du nouveau préfet de la Seine, Marcel Flouret, dès août 1944[197]. Il servent ainsi à alimenter Paris en céréales, farine et viande de l'été 1944 au printemps 1946[198]. Les convois subissent les bombardements aériens et les balles perdues dans une France dévastée[199].

S'il est difficile de trouver des images des autobus au service du nazisme et de la collaboration, en revanche, ces mêmes véhicules sont exhibés lorsqu'ils sont réquisitionnés pour convoyer les collaborateurs au Vel' d'hiv' en 1944 ou pour promener les soldats américains dans Paris en 1945[200]. Comme en témoigne un ancien déporté[201] :

> *En atterrissant au Bourget le 13 mai 1945, [...] j'eus l'impression d'arriver dans un pays qui n'en finissait pas de fêter sa libération. L'autobus qui nous emportait à l'hôtel Lutétia [où étaient accueillis les déportés libérés des camps nazis] était décoré de petits drapeaux et, à chaque carrefour, des gens venaient nous voir, nous congratuler, nous offrir à boire, et leurs visages exprimaient une sincère reconnaissance.*

De même, les noms des agents volontaires pour les transports de viande sont cités et encore conservés, quand les archives sont, à notre connaissance, moins disertes sur ceux ayant participé aux convois français pendant l'Occupation[202].

Parallèlement à ces utilisations des autobus, les services spéciaux classiques reprennent également, alors que la mobilité individuelle motorisée tarde à faire son retour en raison des restrictions d'essence qui ne sont levées qu'en 1949 ; les autobus desservent ainsi la très communiste fête de *L'Humanité*, le 2 septembre 1945 et *La course des six jours* qui se tient au Vel' d'hiv', du 19 au 25 mars 1946[203]. Le système de l'autobus sait faire preuve d'une ironie parfois tragique[204].

---

[197] La presse se fait l'écho de cette utilisation des autobus « *qui servaient aux Boches pour le transport des matériaux* » tout en occultant, volontairement ou non, les transports de déportés (« Des autobus pour le ravitaillement », *L'Humanité*, 15 novembre 1944).

[198] Les opérations sont massives, 115 véhicules ayant par exemple transporté 955 quintaux de farine et 3 115 quintaux de blé le 11 février 1945.

[199] Les clichés PRATP, OS 2263, OS 2 277 et OS 2 278 montrent les autobus de ravitaillement sur les routes dévastées. Ainsi, le 30 juin 1944, trois machinistes en convoi sont tués sur la route entre Blois et Vendôme.

[200] FI, *Arrestation de collaborateurs Vel' d'hiv' septembre 1944* et FI, *Vues de Paris et Versailles : 1945*. Voir également la photo PRATP, OS 2 100 qui montre un autobus transportant des soldats américains avenue de l'Opéra. Certains autobus sont même utilisés comme bureau par l'armée américaine, comme en attestent les photos PRATP, OS 2 097 et OS 2 107. Il semble qu'il ait existé un régiment d'anciens de la STCRP spécialement affecté à la conduite de camions canadiens à travers l'Europe (entretien avec M. Boscher).

[201] Petit (G.), « Commémoration. Témoignage d'un ancien déporté », *Vingtième siècle*, vol. 54, n°54, 1997, p. 98. D'autres déportés ont raconté leur retour de la gare de l'Est au Lutétia en autobus, dressant un sinistre parallèle entre ces véhicules et ces uniformes identiques à l'aller et au retour et l'absence de leur famille, exterminée dans les camps (Lévy (C.) et Tillard (P.), *La grande rafle du Vel' d'hiv'*, *op. cit.*, p. 231). Les photos PRATP, OS 2 016 à 0S 2 019 montrent des autobus affectés au rapatriement des prisonniers et déportés, dont certains, peints en blanc avec une croix rouge, sont mis au service de la Croix rouge. Tous arborent des drapeaux français. Les photos PRATP, OS 2 024 et OS 2 030 montrent les autobus à l'arrivée des rapatriés à la gare de l'Est en juin 1945.

[202] Note CMP/Réseau de surface du 7 août 1944 (ARATP, 1R 317). Ce même carton contient des comptes rendus de transports de civils réfugiés ou âgés et de denrées dans l'Est de la France. Les machinistes ayant conduit pour les Allemands sont, pour leur part, connus (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 133.).

[203] Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/43.

[204] L'arbre de Noël 1947 du comité d'entreprise de la CMP eut lieu au Vel' d'hiv' et fut l'occasion de l'élection de *Miss métro*, devant une foule d'enfants et d'adultes très nombreuse, comme en attestent les clichés PRATP, OS 2 885, OS 2 895

Ainsi, il est possible de s'interroger sur les motivations de cette participation active des autobus parisiens aux besoins de mobilité de la France libérée, au-delà de la simple idée de réquisition. S'agissait-il de faire oublier la participation à la collaboration ? Ou, plus simplement, de répondre à la demande de nouveaux clients, selon une routine bien établie ?[205] Quoi qu'il en soit, l'exploitant est confrontée aux demandes individuelles, toutes motivées par des sentiments humanitaires et de solidarité – rapatriement, transfert… – et donc se jugeant légitimes à demander une réduction, voire une exemption, de paiement[206]. Le règlement des factures, notamment celles du CPL, fut d'ailleurs long à venir, peut-être par mesure de rétorsion de la part des autorités nouvelles.

La période sombre de l'Occupation met donc en avant l'absence totale de caractère moral que peut présenter cet objet technique qu'est le système de l'autobus, non dans sa conception, mais dans son utilisation. Son emploi par les uns ou les autres, avec des buts bien souvent opposés, suit fréquemment les mêmes voies. La période souligne également l'enjeu stratégique que représente ce mode de transport dans une France déboussolée. Reste que ce rôle-clé tenu par l'autobus, pour le meilleur et pour le pire, se retourne contre lui après la Deuxième Guerre mondiale. Quand le métro a joué le rôle de refuge pour les Parisiens, même si sa direction et certains de ses agents se sont avérés collaborateurs, les autobus ont trop souvent servi les intérêts nazis et de la collaboration, faisant oublier les actes de résistance à la présence allemande, souvent mineurs, de certains agents au quotidien. Objet protéiforme tout au long du conflit, à la grande flexibilité technico-morale, l'autobus ressort finalement affaibli. Un affaiblissement également dû aux réformes majeures qui transforment le champ des transports publics parisiens en une décennie.

III. Le dépassement des blocages antérieurs, de la fusion des réseaux à la création de la RATP

La guerre, en faisant disparaître certaines contraintes, et en réduisant fortement l'exploitation et ses problèmes quotidiens, a permis au paysage institutionnel des transports publics parisiens d'évoluer rapidement, alors que la question de la coordination était restée épineuse pendant l'entre-deux-guerres. Certains techniciens ont le sentiment de profiter de cette période pour pouvoir rationaliser le secteur. Mais les conditions extérieures, et notamment l'affaiblissement de l'autobus face au métro, sont telles que leur influence fut durable sur l'organisation des transports en commun de la région parisienne bien après la Libération. Pour cette analyse, nous renvoyons notamment aux travaux de Robert Roth,

et OS 2 900.

[205] Les services ont été organisés suivant les modalités fixées avant la Libération, alors que les clients de la CMP étaient essentiellement les Allemands, notamment par les arrêtés et circulaires interministériels n° 7 624 et 219 des 28 mars et 18 juillet 1944.

[206] Pour le détail de ces services, voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/17.

et des historiens Michel Margairaz et Georges Ribeill[207].

A. La subordination d'un autobus diminué à un métro triomphant

Alors que l'idée d'une fusion des réseaux était déjà discutée au cours des années 1930 mais semblait buter sur les intérêts politiques et financiers des parties en présence, la guerre bouleverse la donne et voit la mise en œuvre de ce projet. Toutefois, loin d'être un simple parachèvement, le franchissement de cette étape, dans des conditions aussi spécifiques que celles du conflit pour chacun des modes concernés et notamment l'autobus, laisse une marque décisive sur la conception d'un réseau bimodal dans lequel pouvoir et prestige reviennent au métro, tandis que l'autobus s'engage progressivement dans une voie de relégation. Une situation que viennent renforcer les projets d'aménagement de la région parisienne préparés pendant la guerre, dominés par la figure de l'automobile individuelle.

La fusion autoritaire, dépassement des blocages antérieurs et parachèvement de la coordination ?

La fusion autoritaire sous l'égide de l'État s'opère alors que les velléités interventionnistes du pouvoir central s'étaient accentuées au cours de l'entre-deux-guerres, dans le domaine de l'urbanisme et des transports[208]. Le texte le plus marquant de cette volonté dirigiste est le décret-loi du 12 novembre 1938, qui avait notamment donné comme ligne directrice la mise en place d'une organisation unique des transports parisiens à partir du 1er juillet 1942 (voir p. 321). En effet, si l'idée d'une fusion pure et simple était relativement récente et largement liée à des questions conjoncturelles, celle de la coordination des réseaux était très ancienne et discutée avec une intensité toute particulière (voir p. 316)[209].

Directeur de cabinet du ministre des travaux publics radical socialiste Anatole de Monzie, Jean Berthelot était ressorti « *[écœuré] d'impuissance* » de cette expérience de coordination qui n'avait pu déboucher et bien décidé à « *reprendre le projet dans des circonstances plus favorables*[210]. » Circonstances qui ne tardent pas à venir avec le placement des transports parisiens sous sa tutelle, en tant que secrétaire d'État aux communications de Vichy à partir du 7 septembre 1940. De ce poste, il a pu mener à bien l'unification des transports parisiens, « *sans bruit, sans éclat* » et, surtout, sans interférence avec des

[207] Voir Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 183-207, Ribeill (G.), « Genèse de la RATP », *art. cit.*, pp. 55-66, Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, pp. 67-75 et Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, pp. 22-29.

[208] Nous pensons ici notamment au plan Prost, approuvé par décret-loi du 22 juin 1939.

[209] Comme le souligne dans sa maîtrise d'histoire Marc Prévost, la tentative de réajustement des tarifs de la STCRP, par rapport à ceux de la CMP, qui a eu lieu en 1937, n'avait pas donné de résultat satisfaisant, mais avait appuyé l'idée d'une fusion des deux exploitations (Prévost (Marc), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 8, 1985, p. 15)

[210] Berthelot (J.), *Sur les rails du pouvoir*, *op. cit.*, pp. 26-27. Il décrit *a posteriori* le décret du 12 novembre 1938 comme une « *réforme préparatoire* » (*idem*).

élus[211]. En effet, il s'agit pour lui d'un « *problème technique, que la politique avait autrefois compliqué à plaisir* », son programme d'action visant à ce que les transports parisiens « *[soient] administrés comme une entreprise industrielle*[212]. » L'idéologie technocratique est explicite, l'épisode illustrant ici le « *schéma d'élimination du politique* » décrit par Marc-Olivier Baruch[213].

Une première loi, le 20 septembre 1940, ramène le délai de la fusion entre les réseaux de la CMP et de la STCRP au 1er juillet 1941, en laissant de côté la coordination avec les autres modes et entreprises. Le CTP est remplacé par le Conseil des transports parisiens, organisme consultatif où ne siège aucun élu et à la tête duquel Jean Berthelot nomme Maurice Schwartz, un conseiller d'État[214]. Pendant la période transitoire, l'État s'engage, en revanche, à couvrir les déficits d'exploitation ainsi que les dépenses de premier établissement. Tous les pouvoirs sont donc concentrés dans les mains de Jean Berthelot, si bien que cette loi sème la panique parmi les élus locaux séquanais, qui craignent d'être dépossédés de leurs droits et de leur patrimoine et notamment que la Ville de Paris perde la propriété de son métro. Les priorités du secrétaire d'État prévoient la coordination des transports *extra muros*, notamment des lignes de surface avec les lignes de banlieue de la SNCF et les prolongement du métro, et l'instauration d'une tarification différentielle dans le métro pour ces mêmes prolongements[215].

Se pose naturellement la question du choix de la nouvelle entité unique. La possibilité la plus novatrice aurait été de créer un nouvel organisme, public, en charge des transports parisiens, les intérêts privés de la CMP et de la STCRP étant exclus du nouveau jeu. Ce fut la solution adoptée lors de la création de la RATP après la guerre. Mais, pour l'heure, une telle construction souffrait de n'avoir été portée, pendant l'entre-deux-guerres, que par les élus communistes et une partie des socialistes[216]. Elle ne pouvait donc trouver place dans la politique d'un régime simultanément anti-libéral et anti-communiste.

Les notes produites par Jean Berthelot en octobre-décembre 1940 indiquent que le secrétaire d'État était d'ailleurs vivement opposé à la solution de la régie, qui aurait pourtant eu les faveurs d'Yves Bouthillier, ministre de l'économie nationale et des finances[217]. Il

[211] *Ibid*, p. 219.

[212] *Idem.*

[213] Baruch (M.-O.), *Servir l'État français*, *op. cit.*, p. 61.

[214] Note NS/81 du secrétaire d'État aux communications à son directeur de cabinet du 20 septembre 1940 (AN, AJ/72/414). Au moins au début de ses fonctions, Jean Berthelot insiste pour refuser de communiquer aux Allemands les procès-verbaux du Conseil des transports parisiens (note NS/338 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens du 25 novembre 1940 (AN, AJ/72/414)).

[215] Note NS/81 du secrétaire d'État aux communications à son directeur de cabinet du 20 septembre 1940 (AN, AJ/72/414).

[216] Voir Ribeill (G.), « Genèse de la RATP », *art. cit.*, pp. 55-66 et Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles*, *op. cit.*, pp. 183-207.

[217] En novembre 1940, il indique à Maurice Schwartz que « *le désir du Ministère des Finances est que l'Etat ait la majorité [...]. Ce n'est qu'à cette condition que le Ministère des Finances renonce à la formule de régie [que Jean Berthelot a lui-même] combattue* » (note NS/313 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens (*ca.* 18 novembre 1940) (AN, AJ/72/414)). Le 22 décembre 1940, il affirme à ses services que « *le Ministre des Finances est d'accord sur la formule de Société mixte à majorité d'Etat, étant entendu que la part de la S.N.C.F. sera considérée*

lui préférait initialement une solution d'économie mixte, la majorité revenant à l'État. Une configuration dans laquelle l'État tentait de planifier le développement d'un secteur économique, ici les transports parisiens, en ménageant l'intérêt d'entreprises en place, pouvait séduire l'idéologie vichyssoise.

De ce point de vue, le choix entre la STCRP et la CMP est simultanément conjoncturel et structurel. Sur de nombreux plans, avant la guerre, les deux entreprises étaient très comparables : activité, taille, mode de délégation... La STCRP l'emportait même pour ce qui est du nombre de voyageurs et du montant des recettes. Reste que le capital investi dans le réseau ferré était bien plus élevé, la valorisation boursière de la CMP étant cinq fois celle de la STCRP, si bien que les collectivités ne pourraient pas dédommager la CMP, même avec une subvention de l'État[218]. A ces raisons de fond s'ajoutent celles, exceptionnelles, liées à l'Occupation. Du fait de ces difficultés nouvelles, la STCRP s'est en effet retrouvée beaucoup plus fragilisée que la CMP, qui, elle, en raison de la fermeture des stations les moins rentables, de la réduction de la concurrence et de conditions de travail et de salaire dégradées pour ses agents, voit ses bénéfices s'envoler[219].

Dans cette bataille engagée pour le contrôle des transports parisiens, la CMP joue d'ailleurs sur les circonstances du moment pour remporter la mise, en discréditant auprès des acteurs politiques et techniques, comme dans la presse, un réseau de surface qui n'est que l'ombre de lui-même mais qui la menaçait pourtant avant la guerre[220]. Elle accrédite l'idée selon laquelle les transports ferrés constituent le réseau principal de transports publics tandis que les lignes de surface ne sont que secondaires[221]. Avec Jean Berthelot, elle joue en terrain conquis[222]. Dans une de ses notes de mars 1941, le secrétaire d'État estime effectivement que les difficultés rencontrées par les tentatives de fusion avant la guerre s'expliquaient notamment par « *la concurrence peu justifiée faite dans certains cas par des lignes de surface aux services du métropolitain*[223]. » La STCRP, quasiment devenue une compagnie de banlieue, ne peut donc plus que s'incliner et négocier ses indemnités de rachat, la conservation de son domaine privé, et le maintien d'une partie de son personnel dirigeant au sein de la nouvelle structure. Finalement, la Ville de Paris reste propriétaire

comme part d'Etat. » (note NS/289 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens du 22 décembre 1940 (AN, AJ/72/414)).

[218] Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, pp. 54 et 59.

[219] *Ibid.*, pp. 33-34.

[220] Le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/171 contient de nombreuses coupures de presse au sujet de la réorganisation des transports parisiens à l'époque.

[221] En témoigne cet extrait d'un projet de lettre de la CMP à Jean Berthelot, du 24 avril 1941 : « *le métropolitain constitue, en effet, même en période normale, l'ossature du système des transports, complété par les lignes de surface* » (*ibid.*, p. 55).

[222] La carrière de l'X-Mines Jean Berthelot, aux Chemins de fer d'Orléans, puis à la SNCF, l'incite à être plus favorable aux intérêts ferroviaires qu'à ceux d'un réseau de surface dont l'infrastructure semble techniquement moins complexe à bâtir comme à exploiter, dont nombre de lignes semblent maintenues pour raisons électoralistes et dont la direction est compromise dans de sulfureuses affaires financières. Contemporains des premiers chemins de fer, les omnibus hippomobiles n'ont pas su conquérir la même place au sein des corps techniques les plus prestigieux.

[223] Note NS du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens du 24 mars 1941 (AN, AJ/72/414).

de l'infrastructure du métro et le Département de la Seine des véhicules et immeubles du réseau de surface.

Incarnant le fonctionnement clientéliste des transports parisiens, notamment l'imbrication entre intérêts industriels et élus locaux, André Mariage est finalement démis de ses fonctions par Jean Berthelot, au début de l'année 1941, qui s'appuie alors sur les textes des 20 septembre et 9 novembre 1940 lui conférant la tutelle des transports en commun parisiens[224]. Malgré une tentative de reprise en main et le maintien d'hommes liges à la tête de la compagnie, André Mariage reste marginalisé, alors que la CMP apparaît vite comme devant emporter la mise dans la fusion des transports parisiens[225].

Ces épisodes troublés, mêlant une technocratie devenue toute puissante et un monde des affaires vieillissant, contribuent à aggraver l'image des transports de surface. La presse fait un large écho à ces questions, voire mène elle-même campagne contre André Mariage (voir fig. 85, p. 410)[226]. Elle dépeint un patron de la STCRP coupable d'abus financiers en décrivant, par contraste, la situation dégradée des autobus de la compagnie. Cette mise en accusation rappelle les dénonciations virulentes de *L'assiette au beurre* à l'encontre de la CGO autour de 1900 et marque un fort contraste avec ce que fut la seconde moitié du XX^{e} siècle, la RATP incarnant une certaine unité collective d'où les intérêts financiers privés et personnels furent totalement bannis[227].

[224] Décision de Jean Berthelot et Yves Bouthillier du 10 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/254). La situation s'est donc rapidement retournée, puisqu'en 1936, un compte-rendu de déjeuner pris avec Paul Martin, patron de la CMP, décrivait ainsi les ambitions d'André Mariage : « *il rêve sans doute d'être le grand Conseiller d'un grand Gouvernement comme l'a été M. DAUTRY ; et il croit que son heure a sonné. M. Mariage est le grand ami de M. GERMAIN MARTIN [ministre des finances radical indépendant à plusieurs reprises au début des années 1930]* » (ARATP, 1G 7).

Avant d'être évincé, André Mariage s'est rendu par deux fois à Vichy pour tenter de sauver sa position.

Dans une note à Maurice Schwartz, Jean Berthelot tient toutefois à expliquer sa décision, en insistant sur l'impossibilité de mener à bien la fusion en raison de la personne d'André Mariage :

> *Nous tenons [...] à préciser que, dans notre esprit, la dite décision n'a jamais eu et ne pouvait avoir le caractère d'une sanction.*
> *Elle n'a eu aucune espère de rapport avec certaines controverses qui ont eu lieu au sein du Conseil de cette Société.*
> *La compétence technique de M. André MARIAGE n'a pas davantage été en cause.*
> *Mais le Gouvernement ayant décidé de fusionner en une organisation unique les organisations de transport de voyageurs en commun de la Région Parisienne et de procéder, en premier lieu, au rachat immédiat de la S.T.C.R.P. Nous avons pensé que la personnalité très marquée de M. André MARIAGE pouvait faire obstacle à une mise en œuvre rapide de la décision du Gouvernement.*
>
> (note NS du 24 mars 1941 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens)

[225] Les derniers mois d'André Mariage à la tête de la STCRP illustrent bien le fonctionnement très particulier de cette compagnie. Lorsque Jean Berthelot démet André Mariage, celui-ci est remplacé par un de ses partenaires financiers, Francis Level, sur sa proposition et de façon temporaire. André Mariage devient d'ailleurs *ingénieur-conseil*. Au vu de la difficile situation dans laquelle se trouve la compagnie, la direction rappelle Louis Bacqueyrisse, expert en matière d'exploitation, qui devient vice-président. Parallèlement, Pierre Mariage remplace son père au CTP (séance du conseil d'administration de la STCRP du 20 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)). Finalement, avec l'accord de Jean Berthelot, André Mariage reprend la tête de la STCRP avec le titre de PDG en mai 1941, mais il est alors net que la STCRP serait évincée des transports parisiens, ce que confirme la loi du 26 juin 1941 (séance du conseil d'administration de la STCRP du 14 mai 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160)).

Toutefois, après avoir été évincé de la région parisienne, le groupe Mariage demeura encore un acteur important des transports publics en province.

[226] Voir les campagnes menées par *Le cri du peuple*, dirigé par le journaliste et homme politique fasciste Jacques Doriot, et *Les potins de Paris* (AP, Pérotin/10 331/56/1/60, AP, Pérotin/10 331/56/1/135, AP, Pérotin/10 331/56/1/254 et ARATP, 1G 8). Voir aussi le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/205.

Citons également ce titre de circonstance de l'hebdomadaire pro-fasciste d'Alphonse de Châteaubriant : « Un "Mariage" qui finirait par un divorce », *La gerbe*, 27 février 1941.

[227] Voir notamment les numéros de *L'assiette au beurre* consacrés entièrement à la CGO des 10 janvier 1903 et 7 mars 1908.

[228] *Le cri du peuple*, 28 février 1941.

Fig. 85 – Le départ de M. Mariage *de René Dubosc (1941)*[228]

La loi du 26 juin 1941 entérine la fusion sous l'égide de la CMP au 1er janvier 1942 comme devant n'être qu'une première étape avant la constitution d'un organisme unique[229]. Le régime de Vichy, usant pourtant d'autoritarisme dans d'autres domaines, n'a pas heurté les intérêts de la CMP, en choisissant de donner à cet acteur l'unique premier rôle.

Jean Berthelot réussit cependant à avancer l'idée du dépassement des intérêts particuliers, qui ont grevé la coordination des transports parisiens avant la guerre, donnant ainsi au nouvel organisme une image d'efficacité purement technique. Comme il le déclare en juin 1941, « *la tâche qui lui [incombe est] très importante. Mais, étant donné qu'il n'[a] plus à tenir compte que de l'intérêt général, et non plus de certaines raisons plus ou moins "électorales", il lui [est] plus facile de la mener à bien*[230]. » De son point de vue, cette fusion est donc une étape provisoire, qu'il ne put dépasser, quittant son poste le 17 avril 1942.

L'État marque donc une entrée très nette dans le secteur, puisqu'il s'engage à payer la moitié des déficits d'exploitation des réseaux ou à en percevoir la moitié des bénéfices. Il a renforcé son rôle tout en contraignant les collectivités locales. Cette fusion est donc une étape-clé de l'histoire des transports parisiens, à la fois parachèvement de l'œuvre entreprise au cours de l'entre-deux-guerres, déjà avec la création de la STCRP, et amorce d'une implication plus forte de l'État, ce que confirma la création de la RATP à la Libération[231]. Néanmoins, l'absence de *tabula rasa* de l'organisation des transports de la

[229] Les nouvelles conventions sont signées le 1er décembre 1941, approuvées par la loi du 27 décembre 1941 et finalement publiées au *Journal officiel* le 3 mars 1942, en raison de la relecture allemande. Elles mettent en place une régie intéressée proche de celle de 1920. Pour le détail de ces conventions voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 167-170 et le carton ARATP, 1G 9.

[230] Daniel (C.), « M. Berthelot, Secrétaire d'État aux Communications nous parle de la réorganisation de la région parisienne », *La vie industrielle*, 6 juin 1941.

[231] Une mesure similaire à celle de la fusion des transports en commun a été prise le 2 juillet 1943 lorsque Pierre Laval a supprimé l'octroi aux portes de Paris, facilitant ainsi la mobilité des marchandises et donc des personnes. Comme l'écrit l'historien Philippe Lacombrade, « *un pouvoir autoritaire a ainsi brisé la coalition d'intérêts qui, utilisant toutes les ressources du jeu politique en démocratie, militait pour le statu quo* » (Lacombrade (P.), « Chronique d'une réforme avortée : l'échec de la suppression des octrois parisiens à la Belle Époque (1897-1914) », *Recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, p. 105.). Un constat qui rappelle quelque peu la situation des transports publics.

région ne permit pas de s'interroger sur le service et la configuration des réseaux, seuls les intérêts financiers ayant été finalement considérés.

Une entreprise ferroviaire à la tête des transports parisiens

Les deux réseaux sont donc exploités par une même entreprise à compter du 1er janvier 1942. Toutefois, des difficultés conjoncturelles liées à l'Occupation limitent fortement la portée réelle de cette fusion. Ou peut-être ces difficultés conjoncturelles ne sont-elles que des prétextes pour éviter de procéder à une révolution profonde de la façon de fonctionner des transports parisiens. La fusion débouche pendant la guerre essentiellement sur une réforme tarifaire[232]. Pour le reste, les deux réseaux sont exploités sur le même mode qu'auparavant. Une direction du réseau de surface est créée au sein de la CMP, parallèlement aux services du réseau ferré. A sa tête, Pierre Mariage, fils d'André et l'un des dirigeants de la STCRP depuis octobre 1940, conserve l'ancien siège de la compagnie, quai des Grands Augustins, ce qui témoigne de l'influence encore sensible de son père autant que du caractère purement financier et politique de la fusion, à l'exclusion de toute considération sur la complémentarité des modes. Le réseau de surface jouit d'un régime financier propre, son compte d'exploitation étant distinct de celui du réseau ferré. Sur le plan du personnel, c'est presque fortuitement que d'anciens agents de la surface travaillent pour le métro. En effet, la STCRP ayant dû réduire ses effectifs, plusieurs centaines d'agents ont été recrutés par la CMP, le plus souvent pour être poinçonneurs, la compagnie devant faire face à une affluence inhabituelle[233].

Il n'y a donc pas de réelle réorganisation interne au sein de la CMP, à l'exception de quelques réductions de personnel. Le petit service de coordination créé lors de la fusion n'a pu que constater l'ampleur de la tâche : différences de fonctionnement, de carrières, de recrutement, de culture... Ainsi, cette fusion demeure dans une large mesure théorique et n'a qu'un ressort financier et pas d'influence directe sur les modes eux-mêmes. Il est donc probable que de nombreux agents de la STCRP partagent le point de vue du syndicaliste affilié à la CGT puis rallié à la Charte du Travail de Vichy, Martin Leymarie[234] :

> *On nous a bourré le crâne, car il n'y a pas fusion, il y a absorption du réseau de transports en surface par le réseau de transport en souterrain.*
> *[...] Depuis 1925, le groupe financier, qui contrôle le réseau de transport en souterrain, cherche à obtenir l'exploitation du réseau de transport en surface. C'est que le morceau en vaut la peine. Il y a, incontestablement, de gros bénéfices à retirer sans aucun risque, quel que soit le résultat de l'exploitation*

[232] Voir Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 59.

[233] En 1941, 1 600 agents ont ainsi été transférés conformément à la loi du 1er décembre 1940 (Fitzner (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 73.).

A son arrivée aux affaires, Jean Berthelot estimait que les réductions d'effectifs devraient d'abord concerner les agents issus du monde rural, « *dans le cadre de la politique générale du Gouvernement sur le retour à la terre* » (note NS/116 du secrétaire d'État aux communications au directeur général des transports du 7 octobre 1940 (AN, AJ/72/414)).

[234] Leymarie (M.), « L'organisation des transports de la région parisienne... ou l'épilogue d'un vieux conflit », *La France socialiste*, 15 décembre 1941. *La France socialiste* était un journal de gauche dirigé par l'ancien député radical socialiste René Château, rallié à la collaboration par pacifisme.

> *de l'un ou de l'autre des réseaux, le déficit étant couvert par les deniers des contribuables.*
> *C'est donc le groupe Empain, c'est-à-dire Métro lié à l'Electricité de Paris-l'Electricité de la Seine-la C. P. D. E.-le Crédit Lyonnais, etc., qui triomphe du groupe Mariage-Bousquet-Binder-Coste, etc., et Boulle-Naud-feu Parmentier-feu Chanon, c'est-à-dire groupe Thomson-Houston-Gaz de Paris et trust de Tramways de France et des colonies-Comptoir National d'Escompte, etc., etc.*

Une telle situation n'est donc pas uniquement le fait des circonstances difficiles de l'Occupation. En effet, le projet défendu et partiellement appliqué par Jean Berthelot comporte en lui-même un déséquilibre entre les deux réseaux, qui ne peut qu'inciter la CMP à considérer l'absorption du réseau de surface comme la création d'une nouvelle direction et non comme une remise à plat complète du système. Jean Berthelot avait expliqué son point de vue dans la presse[235] :

> *Le plan de réorganisation [...] est fondé sur l'existence de voies ferrées et du Métro, rayonnant autour de Paris.*
> *Entre ces voies à grand trafic, des lignes d'autobus et de trolleybus seront établies, afin qu'elles puissent rabattre les habitants des localités de banlieue sur les gares du Métropolitain ou de la S.N.C.F.*

L'autobus parisien *stricto sensu* est donc nettement passé sous silence, puisque redondant, aux yeux de Jean Berthelot, avec le métro[236]. Dès le 12 septembre 1940, le secrétaire d'État aux communications s'était appuyé sur la notion de double emploi pour imposer la suppression de tout service d'« *autobus [assurant] le même service que le train même s'il donne des commodités supplémentaires*[237]. » Idée que contribue à diffuser la presse autorisée, *Paris midi*, annonçant en une en mars 1941 que « *le métropolitain résout presque à lui seul le difficile problème du transport des Parisiens*[238]. » Le trolleybus et, le cas échéant, l'autobus, n'ont d'utilité qu'en tant que modes rabatteurs sur les réseaux ferrés. Cette idée, latente au cours des années 1930 alors que les premières difficultés se dressent contre l'exploitation du réseau de surface, trouve donc une consécration au plus haut niveau de l'État, alors que les technocrates qui en ont les rênes se sont montrés plus enclins à favoriser la traction électrique, métro ou trolleybus, que celle d'origine pétrolière, pour des raisons conjoncturelles, mais également, structurelles, et de formation intellectuelle. Vécue comme une victoire du métro sur l'autobus, la fusion ne peut dès lors avoir que très peu

[235] Daniel (C.), « M. Berthelot, Secrétaire d'État aux Communications nous parle de la réorganisation de la région parisienne », *art. cit.*

[236] Rapprochons ici cette volonté de rationalisation de la notion développée au sein du groupe X-Crise de *transports publics d'inutilité publique* : cette notion, développée au milieu des années 1930 à propos des chemins de fer, concernait les services « *manifestement superflus, constituant un luxe pesant sur la collectivité et ne profitant qu'à un nombre trop restreint d'usagers* » (*Le problème des transports*, Paris, Éditions du centre polytechnicien d'études économiques, 1936, p. 105). Du point de vue de Jean Berthelot, cette notion devait probablement s'appliquer au réseau de surface à Paris *intra muros*.

[237] Note NS/5 du secrétaire d'État aux communications au directeur général des transports du 12 septembre 1940 (AN, AJ/72/414). Quelques mois plus tard, en juin 1941, Jean Berthelot s'inquiète de la bonne application de cette règle en demandant à ses services « *de [lui] indiquer les lignes d'autobus dont on a autorisé le rétablissement dans la Région Parisienne* » et en s'étonnant : « *je croyais avoir interdit par principe, le rétablissement de ces services ou tout au moins leur accès à Paris* » (note NS/544 du 11 juin 1941 (AN, AJ/72/414)).

[238] Bétourné (R.), « Le métropolitain résout presque à lui seul le difficile problème du transport des Parisiens », *art. cit.*

de répercussions sur l'organisation de la CMP. En dehors de la réforme tarifaire, imposée à l'exploitant, seules quelques améliorations dans la signalisation des correspondances aux terminus semblent avoir été réalisées jusqu'à la Libération[239].

En l'absence d'une exploitation régulière, les services d'études ont toutefois travaillé sur la question de la coordination et de la réorganisation du réseau de surface à mettre en œuvre après-guerre. Partant de l'idée d'une hiérarchie des modes, l'autobus n'étant plus qu'un mode rabatteur et complémentaire, les ingénieurs de la CMP ont posé les grandes lignes d'une organisation nouvelle du réseau qui inspirent directement sa refonte complète à la Libération (voir p. 432). La direction du réseau de surface, qui entend bien relancer son activité dès avant la fin de la guerre, propose ainsi en 1943 le rétablissement de 2 600 autobus sur 107 lignes, soit 844 km[240].

La principale réforme liée à la fusion est donc celle des tarifs, l'un des leviers les plus aisément modifiables pour Jean Berthelot, puisque dépendant entièrement de sa volonté. Avant la fusion réelle des exploitations, dès le 4 août 1941, les grilles tarifaires des autobus, métro et trains de banlieue de la SNCF ont été homogénéisées en se fondant sur un module unique, appelé U, dont chaque tarif est un multiple et dont la valeur fut régulièrement relevée par les pouvoirs publics de l'État français, puis des IV^{e} et V^{e} Républiques. Sa première valeur fut de 0,65 F (0,20 € de 2006). Ainsi, un trajet d'une section en autobus coûte 1 U tandis qu'un trajet en métro coûte 2 U en 2^{e} classe et 3 U en 1re classe. Une carte hebdomadaire remplaçant les tickets d'aller et retour du métro est proposée au prix de 16 U. Encore plus révolutionnaire, une *carte combinée STCRP-Métropolitain* permet d'effectuer une correspondance entre une ligne d'autobus de banlieue et le métro dans certaines conditions[241]. En revanche, les tickets de métro ne sont pas valables sur l'autobus et vice-versa. Parallèlement, la longueur moyenne d'une section d'autobus est ramenée de 2,52 à 1,23 km ; un plafond de perception étant toutefois fixé à 6 U *intra muros*.

Il résulte de cette réforme tarifaire un renchérissement du coût de l'autobus par rapport au métro, même sur les petits parcours, puisque les sections sont réduites et bien que le cabinet de Jean Berthelot affirme à la presse qu'il s'agit de « *faciliter les petits parcours en autobus*[242]. » Un trajet Saint-Lazare – Gare de Lyon coûte ainsi 5 U (0,99 € de 2006) en autobus, contre 2 U (0,39 € de 2006) en métro, alors que le rapport n'était que de 2,10 F (0,75 € de 2006) contre 1,30 F (0,46 € de 2006) en 1940[243]. Le coût d'un parcours Opéra –

[239] Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, p. 139. Notons toutefois que les terminus lieux de correspondance entre les bus de banlieue et le métro ont joué un rôle-clé pendant l'Occupation.

[240] *Ibid.*, p. 141.

[241] La carte hebdomadaire de travail, valable sur les réseaux de métro, de banlieue de la SNCF et de surface, unifie des régimes jusque-là très hétérogènes en matière d'abonnement pour les travailleurs. L'idée d'une « *[carte unique] permettant d'utiliser successivement plusieurs moyens de transport* » est d'ailleurs évoquée comme une possibilité d'évolution de ce système tarifaire par le cabinet de Jean Berthelot lui-même (« *Note sur les nouveaux tarifs de transports dans la région parisienne* », juillet 1941 (AN, F/14/13 623)). De même, il est envisagé, une fois la fusion réalisée, « *de vendre aux usagers un carnet de tickets unique leur permettant de prendre soit le Métropolitain, soit l'autobus* » (*idem*).

[242] *Idem.*

[243] L'exemple est ici fictif puisque les lignes faisant un tel trajet sont suspendues pendant la guerre.

Saint-Lazare en surface passe de 1,05 F (0,32 € de 2006) à 1,30 F (0,40 € de 2006), les seules baisses de tarif ne concernant réellement que les trajets extrêmement courts, ne comptant qu'une seule section de longueur nouvelle, créneau sur lequel le métro n'était de toute façon pas compétitif.

Ainsi, en prix constants, le coût du métro a baissé quand celui de l'autobus a augmenté. Un tel résultat n'est pas anodin et témoigne de la main-mise du ferré sur le routier. Dès avant la fusion, la CMP avait déjà incité le CTP à ce type de tarification, afin de rééquilibrer ce qu'elle estimait être une distorsion de concurrence[244]. La fusion laisse la possibilité à la CMP de réaliser, en concertation avec l'administration, cette hiérarchie tarifaire des modes. Le but évident d'une telle manœuvre est de donner un avantage décisif au métro, qui pourrait ainsi s'affirmer définitivement comme le mode dominant du paysage. Cette stratégie, prégnante dans l'esprit de nombreux cadres du réseau ferré, se retrouve après la guerre, lors de la création d'un nouveau système des transports parisiens. Le parti pris de Jean Berthelot en faveur du rail était d'ailleurs très net. Il se fondait notamment sur le fait que le rail était perçu comme le plus économique pour la collectivité. Reste que la politique tarifaire pouvait artificiellement rendre le rail plus économique de façon arbitraire, en forçant au report modal en sa faveur. Ce fut spécialement le cas à Paris, sur les lignes d'autobus et de métro se chevauchant (voir p. 1098). De même décide-t-il que « *lorsque la combinaison autobus ou trolleybus plus Métro risquera de détourner du rail un trafic qu'on veut lui réserver, on fera à la jonction transports de surface-Métro une section tampon très courte* », élément artificiel destiné à augmenter le nombre de sections et donc le tarif du trajet en autobus[245].

L'esprit de cette réforme tarifaire, réputée être une unification sous le signe du module U, nous semble traduit par Maurice Schwartz, alors président du Conseil des transports parisiens : « *l'ensemble de ces mesures, s'il n'était pas accompagné d'une augmentation du prix des tickets [d'autobus], aurait pour conséquence de découvrir dans certains cas le Métropolitain* », c'est-à-dire de rendre certains trajets en autobus moins cher qu'en métro[246]. Ainsi, selon l'expression explicite et de circonstance d'un journaliste peu avant la fusion, « *le Métro [joue] le rôle, en quelque sorte, d'un occupant*[247]. » Une expression justifiée par le flou qui existait au 1er janvier 1942, date de la fusion, mais qui prend tout son sens au cours des années suivantes, jusques et y compris, pendant les débuts

[244] A ce propos, voir Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, pp. 148-149.

[245] Note du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens, du 17 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/272).

[246] « *Rapport du président du Conseil des transports parisiens à Monsieur le secrétaire d'État aux communications* » du 15 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/272).

[247] « L'unification des transports », *La France socialiste*, 30 décembre 1941. En mars 1941, le journal sous contrôle allemand *Paris midi* n'avait pas non plus hésité à tirer ses métaphores des circonstances : « *c'est sous le signe de l'économie, de la non-concurrence et, suivant un vocable à l'ordre du jour, de la collaboration, que doit s'accomplir cette fusion de l'exploitation des transports de surface et souterrains* » (Bétourné (R.), « Le métropolitain résout presque à lui seul le difficile problème du transport des Parisiens », *art. cit.*).

de la RATP[248]. Le principe général se trouve explicité dès 1942 sous la plume de l'un des directeurs de la CMP, Louis Devillers, qui fut, plus tard, l'un des dirigeants de la RATP[249] :

> *Il faut éviter la concurrence tarifaire. Des autobus, même doublant le Métro, peuvent être rétablis, mais il faut qu'ils coûtent plus cher. Le principe doit être que les autobus dans Paris sont un transport de luxe dont le prix doit être, pour un parcours moyen, au moins équivalent à la première classe du Métro.*

Enfin, dernier volet de la réforme tarifaire de 1941, la suppression de la 1re classe à bord des autobus. Envisagée dès l'immédiat avant-guerre, l'idée avait alors suscité des réactions hostiles, comme celle du journaliste Serge Hyb, qui défendait le droit de chacun à pouvoir bénéficier ainsi, quotidiennement et contre un petit supplément, d'« *une place de choix, une place de luxe* » (voir p. 333)[250]. Ce ne sont probablement pas ces arguments qui firent renoncer alors au projet, mais bien plus le déficit abyssal des transports de surface de l'époque que des tarifs élevés de 1re classe étaient supposés venir combler[251]. La réforme de 1941 reprend l'idée pour l'appliquer sans état d'âme quant au sentiment de luxe que pouvaient en ressentir les voyageurs. Comme l'explique Maurice Schwartz en 1941, « *les 1ères classes sont supprimées pour obtenir une meilleure utilisation des voitures et pour faciliter le travail des receveurs que viendra compliquer le raccourcissement des sections*[252]. » L'argument technique trouvait probablement un appui idéologique en alimentant le discours hostile aux élites du régime de Vichy.

Cette nouvelle tarification suscite de nombreuses réactions contraires, que ce soit par attachement aux anciens tarifs ou du fait de l'élévation des prix que beaucoup ressentent[253]. Le mouvement, confirmé par les constats de la CMP, est tel que Jean Berthelot, homme pourtant peu enclin à céder à la pression démagogique quand la décision technique était prise, accepte d'assouplir le système des cartes hebdomadaires[254].

---

[248] Les pouvoirs publics ont d'ailleurs pressenti que la CMP risquait de désavantager l'autobus au profit du métro et ont ainsi veillé à inscrire un abattement des profits de la compagnie au-delà d'une certaine fréquentation du réseau ferré ; comme l'écrit un cadre de la CMP, « *cet abattement a surtout, semble-t-il été prévu pour que la CMP mette bien les lignes de surface de rabattage vers les lignes de métro en place, et qu'elle n'ait pas tendance à vouloir surcharger excessivement les rames de métro* » (Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens*, *op. cit.*, p. 133).

[249] Note CMP du 30 avril 1942 (*ibid.*, p. 147).

[250] Hyb (S.), « Bataille autour d'un privilège », *Le journal*, 27 décembre 1938.

[251] La politique de la STCRP était alors de doter de neuf places de 1re classe les voitures des « *lignes à clientèle ouvrière et en premier lieu les lignes de banlieue et de pénétration* » tandis que sur les lignes de Paris, où la demande était souvent plus variée, les autobus en comportaient 17 places (note PS du 3 avril 1939 (AP, Pérotin/10 331/56/1/75)). Sur les différents TN, il y avait généralement 50 places, dont 33 assises.

[252] « *Rapport du président du Conseil des transports parisiens à Monsieur le secrétaire d'État aux communications* » du 15 février 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/272).

[253] Le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/272 contient différents articles de presse hostiles à la réforme tarifaire.

[254] Les voyageurs peuvent dès lors rentrer chez eux, le soir, depuis n'importe quelle station et non toujours la même. Citons ici le constat dressé par le patron de la CMP, Paul Martin, après une semaine d'application des nouveaux tarifs :

> *La mise en vigueur de la nouvelle tarification a provoqué, de la part du public, des plaintes nombreuses. Il n'y a pas lieu d'en être surpris : près d'un million de voyages étaient effectués, chaque jour, avec des billets d'aller et retour ; beaucoup d'entre-eux sont lésés par le nouveau régime et tous sont troublés dans leurs habitudes. Nous avions d'ailleurs, par avance et à plusieurs reprises, appelé l'attention du Conseil des Transports parisiens sur les réactions que risquerait de provoquer dans le public, surtout dans les circonstances actuelles, la réforme d'un régime tarifaire auquel les Parisiens étaient accoutumés depuis quarante-et-un ans [31 ans en fait, depuis 1910] et qui n'avait jamais donné lieu à des plaintes sérieuses.*

(lettre du directeur général de la CMP au préfet de la Seine du 16 août 1941 (AP, Pérotin/10 331/56/1/272))

Notons, enfin, qu'assez paradoxalement, la suppression des 1re classes devrait plutôt être comprise comme la suppression des 2e classes. En effet, désormais, dans l'esprit des cadres de l'exploitant, l'autobus parisien n'est que la 1re classe d'un réseau bimodal dont le métro est la 2e classe et doit massivement assurer les flux quotidiens de déplacements domicile-travail. La fusion institutionnelle et la réforme tarifaire sont ainsi les deux étapes les plus visibles et pérennes franchies au cours de l'Occupation. Néanmoins, sans trouver à court terme de concrétisation, d'autres étaient également en préparation, notamment en matière de planification urbaine.

Planifier le Paris automobile de l'après-guerre

Ces remaniements dans les transports publics s'opèrent effectivement alors que nombre d'esprits travaillent à préparer le Paris de l'après-guerre[255]. La Ville de Paris nourrissait alors de grandes ambitions, réunies dans un projet publié en 1943. A l'opposé du retour à la terre pétainiste, les ingénieurs du service du Plan de Paris projetaient le développement de la mobilité individuelle motorisée dans un espace à l'urbanisation contrôlée. Proches des idées défendues alors par l'architecte et urbaniste Le Corbusier, les plans mirent en avant l'idée d'une rocade routière autour de Paris : le boulevard périphérique[256]. Ayant autant pour mission de permettre les déplacements que de délimiter clairement la distinction entre Paris et sa banlieue, il s'agissait d'un vaste *ring* planté. A Paris *intra muros*, la logique de hiérarchie des voies devait l'emporter, notamment par la création de quelques axes principaux. Ces projets à long terme témoignent d'une volonté de construction d'une ville nouvelle, la période difficile de l'Occupation ayant permis, en l'occurrence, de dépasser les blocages antérieurs pour aborder les questions-clés de la circulation et de l'aménagement urbains. Leurs concepteurs entendaient ainsi s'inscrire dans les pas de Georges-Eugène Haussmann, dont ils jugeaient l'œuvre durable et salutaire[257].

L'Occupation n'est donc pas une période creuse de l'aménagement urbain, au moins du point de vue des projets sinon des réalisations. Dans le domaine des transports parisiens, en revanche, la situation institutionnelle d'après-guerre n'avait pas été autant préparée, puisqu'elle ne semblait pas devoir évoluer, après la réforme de 1941, interprétée comme l'apogée de l'idée de coordination. La transformation du contexte national et parisien, à

[255] Sur ces projets, voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 344-348.

[256] Flonneau (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, p. 7.

[257] Une lecture des numéros successifs de *L'illustration* parus pendant l'Occupation reflète l'importance des projets d'avenir pour les transports et la capitale. Notons ici les différents articles s'intéressant au sujet toujours avec un enthousiasme et une confiance sans borne dans le progrès, voulant ainsi donner un dynamisme à une société en proie au doute : « Vers un plan de Paris », *L'illustration*, n° 5 191, 19 septembre 1942, pp. 161-164, « L'extension de Paris préparée par l'organisation rationnelle des transports », *L'illustration*, n° 5 240, 14 août 1943, p. 110, « Que sera l'automobilisme d'après guerre ? », *L'illustration*, n° 5 262-5 263, 15-22 janvier 1944, pp. 27-29, « Que sera l'automobilisme d'après guerre ? », *L'illustration*, n° 5 264-5 265, 29 janvier-5 février 1944, pp. 45-48, « Le taxi parisien de demain », *L'illustration*, n° 5 268-5 269, 26 février-4 mars 1944, pp. 80-81, « Une nécessité nationale. L'organisation rationnelle de nos transports », *L'illustration*, n° 5 272-5 273, 25 mars-1er avril 1944, p. 115 et « Projets d'aménagement de la région parisienne », *L'illustration*, n° 5 286-5 287, 1er-8 juillet 1944, p. 247.

la Libération, démentit cette assertion.

B. La création de la RATP, premier exploitant public des transports à Paris

La sortie de la guerre correspond effectivement à un nouveau remaniement institutionnel des transports publics parisiens, à l'image de la période suivant l'armistice de 1918. Fondé sur le constat d'une collaboration marquée des dirigeants du secteur autant que sur celui des difficultés financières et de la nécessité d'une reconstruction des réseaux, notamment de surface, un mouvement de refonte s'engage dès la Libération. Porté par des hommes neufs dans le cadre parisien, comme René Claudon, antérieurement directeur général des transports et premier patron des transports parisiens après la guerre, et d'autres déjà en place dans les compagnies avant la guerre, tels Louis Lagarrigue et Marc Langevin, cadres dirigeants des réseaux routier et ferré et camarades de promotion à l'X, il se traduit par le franchissement d'une nouvelle étape dans le processus de long terme d'engagement de la puissance publique dans le secteur des transports parisiens, puisque c'est une entité publique nationale, la RATP, qui en devient l'opérateur au 1er janvier 1949.

Mise sous tutelle et épuration ou comment solder l'héritage de la STCRP et de la CMP

Dès la Libération, les résistants de plus ou moins longue date s'attaquent à la CMP, notamment à sa direction[258]. L'épuration s'ouvre avec l'éviction, dès la fin août 1944, du patron de la CMP, Paul Martin, et de celui du réseau de surface, Pierre Mariage. Si nous n'avons pu consulter les dossiers les concernant, il ne fait pas de doute que cette décision se fonde sur la collaboration de la direction des réseaux ferré et routier. Les activités des deux réseaux semblent en effet bien connues par les acteurs de la Libération, comme le montre cette sentence du résistant Siméon, au nom du CPL en décembre 1944[259] :

> *[La CMP] a gravement manqué à son devoir national et favorisé les entreprises de l'ennemi non seulement en répondant complaisamment à ses désirs, mais en prenant des initiatives qui ont constitué un dépassement des ordres reçus, telles notamment que celles qui ont permis une répression plus rigoureuse de l'activité des patriotes seuls menacés en fait par de nombreuses notes de la Compagnie, - ou que celles qui ont permis, lors du débarquement allié, le départ d'autobus 24 heures avant qu'un ordre véritable n'en ait été donné à la Compagnie.*

Pierre Mariage paye peut-être également sa filiation avec André, dont l'image publique d'affairiste arriviste était très négative. Ainsi, plusieurs cadres dirigeants des deux réseaux « *[ont été] priés de ne plus paraître à leurs bureaux* » ou plus explicitement poursuivis pour

[258] Sur les motifs d'épuration et les sanctions prises, voir Béru (L.), *L'épuration dans les transports en commun parisiens à la Libération*, *op. cit.*, pp. 64-85.
[259] Séance du CPL du 26 décembre 1944 (AP, Pérotin/10 331/56/1/247).

collaboration[260]. Les jugements s'étendent de l'automne 1944 à la fin 1946. Des cadres du réseau de surface sont condamnés pour l'application des lois de Vichy, notamment celles concernant l'internement des personnes suspectes, et pour avoir tiré des profits de leur politique de collaboration avec les Allemands ; sur le réseau ferré, les condamnations se fondent plutôt sur les activités de police interne et de délation rémunérée à l'encontre des actions de résistance et s'appliquent notamment aux cadres et agents de maîtrise ayant eu une attitude hostile au mouvement insurrectionnel d'août 1944[261]. Toutefois, à l'épuration politique se superpose une épuration sociale à l'encontre d'agents d'encadrement et de maîtrise qui avaient pu profiter de l'Occupation pour prendre leur revanche sur l'épisode du Front populaire[262]. Néanmoins, comme l'explique Laurent Béru dans sa maîtrise d'histoire, cette épuration ne concerne finalement qu'environ 1 % des agents de l'avant-guerre, et laisse un goût d'inachevé, dû au compromis nécessaire entre volonté de l'exploitant de redémarrer au plus vite et des nouvelles autorités de sanctionner les faits de collaboration[263].

C'est dans ce contexte d'épuration que la CMP est placée sous la tutelle d'un administrateur provisoire par arrêté du 3 janvier 1945 signé de René Mayer, ministre des transports et des travaux publics[264]. René Claudon, X-Ponts, est nommé à ce poste. S'ouvre ainsi une période transitoire destinée à durer quatre longues années. Les tensions qui président à la formation d'une entité publique unique en charge de l'exploitation des transports en commun parisiens ont été précisément expliquées par les historiens Michel Margairaz et Georges Ribeill[265]. Nous reprenons ici très succinctement leurs conclusions en renvoyant à la consultation de leurs travaux.

Un difficile consensus autour d'une bien étrange régie

La Libération confirme plusieurs principes de l'étape marquée par Jean Berthelot. Celui de la fusion des exploitations, d'une part ; celui de la tarification harmonisée, d'autre part ; et, enfin, l'implication plus nette de l'État dans les transports parisiens. La première proposition formulée par René Claudon s'inspire de la solution d'économie mixte

[260] Séance du conseil d'administration de la CMP du 19 janvier 1945 (AP, Pérotin/10 331/56/1/247).

[261] Voir Beaujouan (I.), *La résistance dans les transports en commun*, *op. cit.*, p. 183. Paul Martin est mis à la retraite et condamné à cinq ans d'interdiction à la fonction publique tandis que l'ancien dirigeant de la STCRP, André Mariage, se voit interdire tout exercice professionnel et Pierre Mariage est également mis à la retraite avec cinq ans d'interdiction d'activité professionnelle. Sur 23 jugements de la commission régionale chargée de corriger l'épuration politique de l'automne 1944 par le ministre des transports et des travaux publics, René Mayer, lui-même juif et dont l'action pour la libération du pays avait été notable, en zone libre et en Algérie, il y a sept acquittements et 16 condamnations. La commission d'épuration du métropolitain, animée par des syndicalistes et des ingénieurs, avait, pour sa part, jugé 337 dossiers. Il n'y eut que 19 acquittements et 10 dossiers classés, les autres agents étant condamnés à des peines variant d'un simple changement de direction à la révocation sans pension. Sur l'épuration en général, voir *ibid.*, pp. 180-185.

[262] Voir Ribeill (G.), « Genèse de la RATP », *art. cit.*, p. 57.

[263] Béru (L.), *L'épuration dans les transports en commun parisiens à la Libération*, *op. cit.*, p. 122.

[264] Le même jour Paul Martin et Pierre Mariage sont officiellement suspendus. Une commission consultative, consultée pour tout ce qui touche aux réseaux, est adjointe à l'administrateur.

[265] Nous conseillons notamment Ribeill (G.), « Genèse de la RATP », *art. cit.*, Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, pp. 51-71 et Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, *op. cit.*, pp. 183-207.

adoptée pour la SNCF en 1937. Vite repoussée toutefois par les tenants d'une entreprise monopolistique nationale publique, désireux d'écarter les intérêts privés présents depuis la création des omnibus par Stanislas Baudry[266]. Après de longs échanges et des interférences avec les évolutions politiques au plan national, un projet est finalement adopté, sous l'impulsion décisive du vice-président gaulliste du CPL, Léo Hamon. Ces difficultés ont retardé le projet qui n'a donc pas fait partie des nationalisations sanctionnant les entreprises pour collaboration – Renault –, ni des nationalisations intégrales anticapitalistes de 1946 – Électricité de France (EDF), Gaz de France (GDF) –, mais s'inscrit dans la dernière vague, plus proche d'un esprit d'économie mixte – Air France[267].

Comme l'expliquent les historiens Michel Margairaz et Olivier Dard, à une première configuration historique, « *contemporaine de la Belle Époque, [coïncidant] avec la formulation de la doctrine du service public et [privilégiant] la formation de services publics locaux, décentralisés à l'échelle des collectivités locales, avec une participation majeure [...] de gestionnaires privés* » succède une deuxième, qui, après le choc des années 1930 et de la Deuxième Guerre mondiale, « *voit partiellement se confondre [...] services publics économiques et secteur économique public, à travers la formation [...] de grandes entreprises nationales de réseaux dans lesquelles les personnels bénéficient de statuts avantageux*[268]. » La création de la RATP s'inscrit donc dans ce contexte, tout en se heurtant à la difficulté de son rayon d'action restreint à la seule région parisienne.

Le projet adopté par la loi du 21 mars 1948, et entrant en vigueur le 1er janvier 1949, fait de la RATP l'exploitant des réseaux de la CMP et de la STCRP et, de par son statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, lui impose de couvrir ses dépenses, y compris l'amortissement des emprunts et le renouvellement du matériel, par ses propres recettes[269]. Des participations publiques peuvent venir compenser le déficit, mais elles sont strictement encadrées. L'ORTP, dominé par les représentants de l'État, des collectivités territoriales et des transporteurs, est responsable de la coordination, de la politique tarifaire et des plans de développement. Il maîtrise donc les recettes de la RATP, dont il contrôle le budget et à qui il impose des tarifs sociaux.

Le projet s'est heurté à trois forces principales : d'une part, celle de l'État qui n'entend pas perdre le pouvoir acquis en 1941, notamment la maîtrise des dépenses ; d'autre part, l'éclatement du consensus de la Libération et notamment la dérive vers le centre et la droite au détriment du parti communiste français (PCF) marginalisé, qui finit par voter contre

[266] Si l'exemple du *Board* londonien a directement inspiré Jean Berthelot, la forme adoptée pour la RATP en diffère largement, puisqu'il s'agit d'une entreprise publique nationale.

[267] Sur les vagues de nationalisation de 1945 à 1948, voir notamment Margairaz (M.), « Les services publics économiques entre experts, praticiens et gouvernants dans le premier XXe siècle : d'une configuration historique à l'autre », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, pp. 158-161.

[268] Dard (O.) et Margairaz (M.), « Le service public, l'économie, la République (1780-1960). Introduction », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, p. 7.

[269] Pour les détails sur les statuts de la RATP et de l'ORTP, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 178-181.

le projet ; enfin, la méfiance des décideurs politiques envers une entreprise nationalisée qui pourrait être menée par les syndicats et administrateurs communistes. Le statut initial de la RATP est donc issu d'un mauvais compromis, notamment fondé sur l'idée d'un autofinancement complet de l'entreprise et d'une maîtrise des tarifs par l'ORTP, qui s'avéra vite chimérique. Suivant ici Georges Ribeill, notons que l'appellation même de la nouvelle entreprise, la RATP, reflète les conflits qui ont précédé sa naissance et les difficultés à venir : régie qui n'en est pas une au sens local ou régional du terme, autonomie toute relative et plutôt vis-à-vis des élus locaux, qui ont montré leurs limites avant la guerre, que vis-à-vis de l'État, qui renforce sa présence et tient financièrement la RATP, *via* l'ORTP, des transports parisiens, au sens restreint du terme, réduit au réseau de la CMP et de la STCRP, à l'exclusion des lignes locales de la SNCF et des transporteurs privés de la périphérie[270].

Ainsi, pendant la guerre, véhicules, espaces et règles d'usage changent radicalement, ce qui exige une adaptation quotidienne des acteurs du système. La mobilité des Parisiens en a profondément souffert, mais nous partageons le point de vue de Sylvain Vertel selon lequel la guerre a incité à une meilleure coordination entre autobus et métro, au-delà de la simple fusion, dont il est clair qu'elle est essentiellement une union de façade[271]. En effet, la gestion de la pénurie et le choix d'ouvrir telle ou telle ligne se sont opérés en fonction du service offert par le métro, de même que l'ouverture des deux lignes de trolleybus s'est faite au détriment de la station *Corvisart*. Les deux réseaux ont été soumis à un même régime, l'autorité de Vichy se combinant à celle de l'occupant allemand.

Reste toutefois que le métro a enrichi ses possibilités d'utilisation au service des Parisiens en servant fréquemment de refuge lors des bombardements. En outre, les grands travaux que permet l'extension de son réseau participent au plan national de lutte contre le chômage. Il poursuit en effet ses prolongements en banlieue pendant la guerre, conservant ainsi un certain potentiel de nouveauté, alors que les innovations du réseau routier, rendues nécessaires par la pénurie, ne sont qu'un pis-aller[272]. L'autobus à gazogène n'est qu'un *ersatz* parmi d'autres : le pamprel pour le vin, la fibranne pour la laine, la rayonne pour la soie, le café à base d'orge ou le rutabaga[273]. Aucun investissement d'avenir n'est réellement effectué pendant la période, les véhicules étant transformés et non renouvelés et les installations réparées et non modernisées, ce qui se ressentit après le conflit.

Face à l'identification qui s'opère alors entre Paris occupée et son métro, l'autobus semble protéiforme, remplissant des missions similaires, comme l'évacuation d'enfants,

[270] Ribeill (G.), « Genèse de la RATP », *art. cit.*, p. 65. Les transporteurs privés en périphérie sont regroupés au sein de l'Association professionnelle des transporteurs routiers (APTR).

[271] Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation*, *op. cit.*, p. 118.

[272] La ligne n° 8 est prolongée à *Charenton-Écoles* le 5 octobre 1942 ; la ligne n° 5 à *Église de Pantin* le 12 octobre 1942.

[273] Certains *ersatz* furent néanmoins employés après la guerre, comme le butyl, caoutchouc de synthèse entrant dans la fabrication de pneus.

mais aussi d'autres tâches nettement moins glorieuses et médiatisées. Que l'autobus ait servi les Allemands est connu, du moins de certains (voir p. 404). En revanche que ce soit comme l'un des éléments d'une longue chaîne menant aux camps de la mort, nous ne pouvons l'affirmer ici. L'image que s'est forgée l'autobus, dans un contexte où il a massivement disparu des rues de Paris, s'est transformé en autobus de remplacement en banlieue, a participé à la rapide défaite française, a été utilisé pour les tâches les plus contradictoires, notamment aux mains des Allemands et du régime de Vichy, et, pour finir, est ressorti totalement éreinté en raison de la surcharge et du manque de matériel, ne peut ainsi qu'être nettement moins positive que celle dont hérite le métro.

La situation eût été bien différente si la STCRP avait conservé ses tramways. Alimentés à l'électricité et roulant dans des rues dégagées du flot encombré des années 1930, ils eussent alors tenu un rôle-clé dans la desserte de Paris et, surtout, de sa banlieue, renforçant ainsi la position de la STCRP face à la CMP. La fusion se serait donc présentée sous un tout autre jour, le réseau de surface ne pouvant être tout simplement absorbé par le réseau souterrain. Les conditions de la fusion telle qu'elle eut réellement lieu appuient ainsi, *a posteriori*, l'idée que le triomphe de l'autobus au cours des années 1930 est, au moins partiellement, trompeur.

Alors que l'autobus parisien sombrait dans l'épreuve de la guerre puis de l'Occupation, celui de Londres profita de cette période de conflit pour enrichir le lien entretenu avec sa ville. Aux heures les plus difficiles de la guerre, quand Londres était bombardée, le réseau a toujours poursuivi son exploitation et a permis, avec les autres moyens de transport, à l'ensemble de la population de se déplacer. Par une habile campagne d'affichage, l'exploitant a ainsi pu montrer ou rappeler aux Londoniens l'importance de son activité pour la victoire du pays, sur un mode à la fois de fierté et de transparence sur les difficultés rencontrées par le réseau en raison de la guerre[274]. Contrairement à Paris où les autobus ont pris un visage extrêmement différent de celui d'avant-guerre, à Londres, l'ensemble du système s'appuie sur le fait d'être toujours fidèle à ce qu'il a été et sur sa capacité à assurer un fonctionnement ordinaire. Il est probable que le rôle joué par la communication du *Board* pendant cette période est venu renforcer la confiance des Londoniens dans leurs autobus.

L'apparence des deux réseaux diffère donc largement au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, quand Londres possède le plus grand parc de trolleybus du monde, avec environ 1 700 véhicules, et que Paris n'en exploite que quatre lignes, reléguées en banlieue. Pour autant, des deux côtés de la Manche, c'est une période de remaniement administratif important qui s'ouvre, avec la nationalisation des transports urbains de chaque capitale. Effectivement, simultanément à la création de la RATP à Paris, le gouvernement

[274] Voir fig. 232, p. 1166.

travailliste britannique de Clement Attlee, également lancé dans une vague de nationalisation, créa une entreprise nationale, *London Transport Executive* (LTE), en charge des transports londoniens à partir du 1er janvier 1948, au sein de la *British Transport Commission* (BTC), regroupant également *British Railways* (BR). Cette situation marginalisa Londres en termes de crédits, puisque la ville entrait désormais dans un schéma national de transport. Ce qui fut accentué par les réformes successives de 1953, 1962 et 1965. La situation des deux villes est donc relativement similaire.

Toutefois, contrairement à l'unification londonienne, opérée bien avant la guerre, le contexte de la fusion autoritaire de Vichy, largement déterminée par des questions financières et par une fascination technique pour le rail, a fortement influencé le mode de fonctionnement des deux réseaux après la guerre, pendant une période à déterminer mais qui est probablement de plusieurs décennies. Diminué par le conflit, l'autobus paye son infériorité par rapport au métro. Finalement, la Deuxième Guerre mondiale laisse, comme la Grande Guerre, une empreinte de premier ordre sur les transports parisiens en exacerbant la différence fondamentale existant entre réseau ferré et réseau routier, liée à la notion de souplesse, qui tient aux modes de guidage, à l'énergie employée, au fonctionnement même de l'exploitation... Bref à l'ensemble du système lui-même. En cristallisant des positions conjoncturelles, le conflit a conduit à des réformes structurelles importantes, et à une subordination du réseau d'autobus au métro, résultat d'une situation paradoxale où deux modes au destin divergeant sont fusionnés, ce qui s'avéra progressivement problématique au cours des années 1950.

Chapitre 5
Le thème de l'enlisement ou le divorce entre autobus et modernité au cœur des Trente Glorieuses

La sortie de la Deuxième Guerre mondiale marque l'entrée dans une phase de croissance économique et de confiance en un progrès qui semble se matérialiser concrètement et se démocratiser peu à peu, notamment par la diffusion de l'automobile. La ville n'est plus la même et le sentiment d'achèvement que pouvait présenter le Paris des années 1930 est bien oublié. Il s'agit alors d'équiper, de développer et d'assainir le territoire, en France et plus spécialement à Paris. Dans ce contexte, les questions de mobilité tiennent un rôle primordial. L'automobile puis les transports en commun ferrés bénéficient d'une implication des pouvoirs publics en leur faveur, afin d'assurer à chacun de réelles possibilités d'échanges, perçues comme le moteur d'une activité économique désormais comprise à l'échelle de l'agglomération et non plus à celle de Paris *intra muros*.

L'autobus parisien se trouve en revanche pris dans un ciseau vite traduit en termes financiers : l'augmentation du trafic automobile, donc de la congestion, réduit peu à peu sa vitesse et son attractivité, tandis que ses clients optent pour ce mode moderne qu'est l'automobile, accroissant un peu plus les embouteillages. Le temps où un lien privilégié unissait automobile et autobus semble donc révolu. Parallèlement, l'alliance avec le métro, imposée à l'autobus au sein de la RATP, ne semble pas suffisante pour lui donner une capacité de résistance adéquate. Au contraire, le métro le méprise, voire le transforme, en intensifiant un processus d'hybridation consistant à le modeler selon une logique ferrée.

Le réseau d'autobus parisien vit donc un paradoxe, puisque c'est alors que la mobilité s'impose comme une valeur promue par la société de croissance des Trente Glorieuses, qu'il se trouve lui-même en perte de prestige, enlisé sur la voirie et en difficultés financières. C'est ainsi par ce double mouvement, de divorce avec l'automobile autant que de mésalliance avec le métro, que nous proposons d'analyser les obstacles indéniables que rencontre le réseau d'autobus parisien au cours des années 1950 et 1960, après avoir connu, il est vrai, un renouveau enthousiaste et éphémère, au sortir de la guerre.

I. Développement de la ville moderne et redémarrage de l'autobus

Effectivement la reprise de l'activité parisienne, après les années troubles de l'Occupation, se caractérise par un enthousiasme appuyé sur l'essor économique, que reflète le phénomène de *baby boom* que connaît alors la France. Ce nouveau contexte relance la politique d'aménagement du territoire, dotée de nouveaux outils, qui se centre alors sur les problématiques d'expansion urbaine. Ce nouveau paradigme, au sein duquel les questions de mobilité sont centrales, détourne toutefois le regard des enjeux parisiens *intra muros*, pour les porter sur la banlieue. Ainsi, le dynamisme de l'autobus, qui parvient à reconstruire un parc et à refondre son réseau, ne peut-il être qu'éphémère.

A. Un nouveau paradigme urbain, la ville moderne

Le Paris des Trente Glorieuses rentre dans un nouveau paradigme urbain sous la force d'une double évolution, celle des modes de vie des citadins d'une part, celle de la vision de ce que doit être une agglomération moderne, d'autre part, largement fondée sur l'idée de mobilité automobile[1]. Ces considérations contextuelles sont fondamentales pour la compréhension du destin de l'autobus parisien au cours des années 1950-1960.

L'exaltation de l'individu et de la mobilité au cours des Trente Glorieuses

Les toutes premières années de l'après-guerre sont essentiellement consacrées à la reconstruction, sur fond d'une très forte inflation, qui empêche la population d'avoir accès à la consommation[2]. Mais à partir de 1949-1950, la France entre dans une nouvelle phase, celle de la société de consommation, la croissance atteignant son rythme de croisière de 5 % par an en 1953. La France, en plein essor démographique, connaît alors une véritable révolution des modes de vie, répondant à une soif de modernisation. Comme l'illustre *Mon oncle* du cinéaste Jacques Tati, réfrigérateurs, machines à laver, télévisions et autres transistors font leur entrée dans les foyers français, devenant ainsi le signe de la réussite visible par le travail des couches bourgeoises puis de la classe moyenne. Le vent nouveau qui souffle alors sur la France est celui d'une américanisation de la société[3]. La mobilité est directement concernée par ce vent de marée, dont elle est à la fois à l'origine et le résultat. Elle s'appuie essentiellement sur la banalisation de l'automobile individuelle. Ainsi, en chiffres arrondis, quand 400 000 voitures étaient immatriculées dans le département de

[1] Nous employons ici l'expression, désormais consacrée, inventée par l'historien et économiste Jean Fourastié pour désigner les années de forte croissance que connaît la France de 1946 à 1975 (Fourastié (J.), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, réédition, Paris, Hachette, 2004, 288 p.).

[2] L'inflation est de 48 % en 1945, 50 % en 1946, 51 % en 1947 et 58 % en 1948 (Mayol (P.), « Consommateurs, encore un effort ! », *in* Gumplowicz (P.) et Klein (J.-C.), *Paris 1944-1965. Artistes, intellectuels, publics : la culture comme enjeu, Paris, Autrement*, 1995, p. 31).

[3] La société de consommation ne s'installe toutefois pleinement en France qu'entre 1960 et 1965 (Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, Paris, Calmann-Lévy, 1977, réédition, Paris, Ivrea, 1997, p. 114).

la Seine en 1938, elles étaient 567 000 en 1948, 800 000 en 1954, 1 200 000 en 1960 et 2 364 000 en 1970[4]. La multimotorisation touche déjà 20 % des foyers français dès 1967[5].

Phénomène crucial, le développement de la mobilité est d'ailleurs bien documenté, puisque les premières études sur les déplacements des Franciliens sont réalisées au sortir de la guerre[6]. Ainsi, une enquête de l'Institut national d'études démographiques (INED), en juin 1947, s'intéresse aux salariés à lieu de travail fixe[7]. Il en ressort que les déplacements quotidiens occupent 80 minutes des personnes interrogées, qu'elles rentrent déjeuner chez elles ou non[8]. La proximité entre domicile et travail est assez forte, et croît avec l'éloignement du centre de l'agglomération. Il ressort pourtant des entretiens menés que la localisation du travail influe très faiblement sur le choix du domicile. Le prix des transports n'est mentionné comme problématique que par 4 % des gens. Enfin, si les conditions encore troublées d'exploitation du réseau d'autobus ne permettent pas de considérer comme significatives les données de partage modal, l'enquête fait ressortir un abandon après 50 ans de l'autobus et du vélo.

En 1960, une enquête de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) souligne le développement de la mobilité dans l'agglomération parisienne[9]. Tous modes confondus, on compte ainsi quotidiennement 790 000 déplacements domicile-travail de la banlieue vers Paris, 210 000 de Paris vers la banlieue, 1 190 000 internes à la banlieue et 1 310 000 internes à Paris. De 1954 à 1960, les déplacements entre Paris et la banlieue ont augmenté de 25 %, ce qui est le fait marquant de l'enquête[10]. En moyenne le Parisien salarié passe 84 minutes en déplacement quotidien domicile-travail, dont 40 minutes en transports publics, 50,2 % des personnes interrogées ayant recours à un mode collectif, 28,3 % à la marche et 21,5 % à un moyen individuel. Une personne sur trois utilise le métro ; une sur cinq les autobus de la RATP. Au déjeuner, le système le plus répandu reste la pause de deux heures, plus d'un tiers des salariés prenant leur repas à domicile.

Ces différentes enquêtes sont importantes autant par ce qu'elles nous apprennent sur les pratiques de l'époque que par l'utilisation qui en a été faite par les planificateurs. Ces derniers s'avérèrent plus sensibles aux tendances qu'aux états et furent ainsi plus influencés

[4] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 157.

[5] *Ibid.*, p. 159.

[6] Les outils statistiques mobilisés par l'administration s'attachent désormais à éclairer les choix d'aménagement et non à simplement décrire une situation par une accumulation de données, précieuses, mais pas nécessairement adaptées à l'action, dont regorge l'*Annuaire statistique* de la Ville de Paris (voir Chevalier (L.), « La statistique et la description sociale de Paris », *Population*, vol. 11, n° 4, octobre-décembre 1956, pp. 621-652.). Il s'agit notamment de saisir les pratiques et opinions de la population. Le recensement de 1962 est le premier à comporter un questionnaire sur les déplacements domicile-travail.

[7] Brésard (M.), « Enquête sur l'éloignement du domicile et du lieu de travail dans la région parisienne », *Population*, vol. 3, n° 2, avril-juin 1948, pp. 371-374.

[8] Plus d'un tiers des personnes interrogées déjeunent chez elles.

[9] *Les déplacements journaliers des travailleurs dans l'agglomération parisienne. Enquête effectuée en novembre 1960 pour le compte du Comité national pour l'étude et l'aménagement des horaires de travail*, Paris, INSEE, 1961, 175 p.

[10] En 1931, 447 000 personnes se rendaient quotidiennement à Paris, tous motifs et toutes provenances confondues (Gravier (J.-F.), *Paris et le désert français*, Paris, Le portulan, 1947, p. 58).

par les taux de croissance du marché automobile et la désaffection du transport public que par les chiffres bruts des pratiques de leur époque[11]. Ainsi, malgré les épisodes délicats de la décolonisation, la confiance en un progrès annoncé n'est pas écornée. L'État, impliqué dans des secteurs nouveaux depuis la Libération, y trouve un rôle largement dominant, alors que les collectivités territoriales, jadis décisives, sont marginalisées. Autrement dit, la technocratie d'État, arrivée au pouvoir sous Vichy, s'impose face au pouvoir des élus locaux. Le domaine de la mobilité et de l'aménagement voit l'avènement des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le redémarrage de la politique d'aménagement du territoire

Cette foi dans le progrès concerne évidemment les questions d'aménagement du territoire[12]. Sujet brûlant au vu des retards accumulés par la rénovation des îlots insalubres à Paris et par la très forte crise du logement, provoquée par l'exode rural, l'essor démographique, puis, plus tard, le retour des rapatriés d'Algérie[13]. Face à ces questions, la planification était fondée, au sortir de la guerre, sur le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) ou plan Prost, document empreint d'une logique hygiéniste et malthusienne. Il ne concernait d'ailleurs que la banlieue, suivant l'idée selon laquelle Paris *intra muros* était une ville finie, et ne s'intéressait pas vraiment aux transports en commun, leur préférant une logique de mobilité routière pour l'agglomération. Ces grandes options furent confirmées par la révision du PARP, intervenue en 1956. Elle développe un projet pour Paris fondé sur sa décongestion et la rénovation de zones bien identifiées : Front de Seine, Italie, Belleville… Sous l'influence du fameux ouvrage du géographe Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, paru en 1947, puis par l'action de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), la planification vise à éloigner les activités industrielles de l'agglomération, au profit de la province[14]. Enfin, la construction de grands ensembles, incarnant l'accès au confort moderne pour beaucoup, devait permettre de densifier la banlieue, tout en préservant une couronne verte en périphérie[15].

[11] Voir Orfeuil (J.-P.), *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du Moyen Âge à la société hypermoderne*, Créteil, Centre de recherche espace transports environnements et institutions locales, septembre 2004, p. 14.

[12] Nous ne menons pas ici une étude de l'aménagement urbain au cours des Trente Glorieuses et nous contentons de renvoyer aux travaux synthétiques classiques, comme Bastié (J.), *Géographie du Grand Paris*, Paris, Masson, 1984, pp. 175-195 ou Fouchier (V.), « L'aménagement de la région Île-de-France », `http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr`, décembre 1999.

[13] La croissance démographique annuelle de la région Île-de-France, supérieure à la moyenne française, est de 0,98 % de 1946 à 1954, de 2,02 %, de 1954 à 1962 de 1,48 % et de 1962 à 1968 et de 0,92 % de 1968 à 1975 (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains, expériences françaises et étrangères », *Notes et études documentaires*, n° 4 473, 3 juillet 1978).

[14] Jean-François Gravier prône une ville dont le diamètre maximal serait de 10 km et la population totale de trois millions d'habitants, ce qui permettrait de limiter à 80 minutes par jour les déplacements domicile-travail. En outre, comme il l'explique, « *au-delà d'une certaine distance du centre, le sel de la vie urbaine s'affadit, la personnalité urbaine se dilue* » (Gravier (J.-F.), *Paris et le désert français*, *op. cit.*, pp. 194-195).

[15] Sur les grands ensembles, voir Mengin (C.), « La solution des grands ensembles », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 105-112 et Blanc (J.-N.), Bonilla (M.) et Tomas (F.), *Les grands ensembles, une histoire qui continue…* , Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 2003, 260 p.

Le Plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG) de 1960 s'inscrit dans les mêmes lignes directrices tout en avançant l'idée de ville nouvelle, dont la forme restait à définir. Si la logique malthusienne imprègne encore la doctrine officielle, les dérives sont nombreuses, *via* les dérogations accordées pour construire hors de la zone d'urbanisation. De toute façon, la décongestion, constatée et souhaitée, de Paris *intra muros* fait que l'intérêt des aménageurs se détourne du cœur de l'agglomération. Les spécificités liées à la vie d'une métropole de forte densité sont effectivement perçues comme extrêmement problématiques. Parmi celles-ci, les *coûts de congestion*, une notion développée aux États-Unis, qui, selon Jean-François Gravier, grèvent le budget du Département de la Seine, notamment pour le fonctionnement des transports publics, « *dont on n'ose pas faire payer le prix aux usagers*[16]. » Ces considérations expliquent une bonne partie de la politique des transports menée dans la région parisienne au cours de l'après-guerre.

L'entrée dans la métropole moderne

Sous l'influence de ces considérations, Paris entre donc dans une nouvelle phase d'aménagement, celle d'une métropole moderne, dont le centre se vide au profit de ses périphéries. Le mouvement de desserrement est très net au vu des données démographiques : la population résidant à Paris *intra muros* chute de 2,8 millions en 1954 à 2,3 millions en 1975 (voir tab. 17, p. 427). La place des transports dans l'agglomération est revue, l'automobile devenant un acteur de premier plan. Un système cohérent de mobilité routière de masse se met en place[17]. Les institutions, comme le Commissariat au Plan, fondé en 1946, développent des outils de planification, de financement et de conception de nouvelles infrastructures. Un programme autoroutier ambitieux est alors engagé, sous l'influence des États-Unis notamment en matière de modélisation du trafic. Radiales et rocades irriguent progressivement les agglomérations françaises, le choix de ne mettre en place un péage que pour la mobilité interurbaine favorisant grandement l'usage de la voiture en ville. Ainsi, tunnels, carrefours dénivelés et parcs souterrains se multiplient et concrétisent en de multiples lieux de Paris le choix de la société en faveur d'une mobilité motorisée assumée. Nombre de projets des années 1930 et 1940 sont ainsi engagés par la IV^{e} République et inaugurés sous les présidences de Gaulle et Pompidou, comme le boulevard périphérique.

Année	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999
Population	2 848 773	2 798 811	2 586 634	2 296 945	2 176 652	2 152 329	2 125 851

Tab. 17 – *Évolution de la population parisienne (1954-1999)*[18]

[16] Gravier (J.-F.), *Paris et le désert français*, *op. cit.*, p. 58.
[17] Voir notamment Orfeuil (Jean-Pierre), *La mobilité et sa dynamique sur longue période*, *art. cit.*
[18] *Paris 1954-1999, Données statistiques, population, logement, emploi*, Paris, APUR, 2005, p. 7.

A Paris *intra muros*, les transformations majeures se situent dans les arrondissements périphériques où des immeubles d'habitation ont remplacé d'anciennes industries et où de nombreux îlots ont été rénovés[19]. Paris se densifie en même temps qu'elle se desserre, puisque si les nouveaux immeubles sont en moyenne 12 m plus hauts que ceux qu'ils remplacent, la surface passe de 29 à 38 m^2 par habitant[20].

Les projets discutés, comme le rapport rédigé en 1951 sous la direction d'André Thirion, vice-président du Conseil municipal, et surtout appliqués, essentiellement le plan Lafay-Lopez de 1955, s'inspirent d'une logique hygiéniste visant à faciliter la circulation en élargissant les voies et en en créant de nouvelles, rappelant ainsi le plan Voisin[21].

Sans analyser ici plus avant cette politique, notons simplement que le visage de la ville change profondément. L'urbanisme moderne, guidé par la logique circulatoire, déclasse l'espace public comme lieu de centralité, la rue traditionnelle perdant son rôle au profit des centres commerciaux ou des dalles[22]. Autant de transformations qui font penser à certains, tel l'historien Louis Chevalier, que Paris a disparu après 1960[23]. L'opposition entre forme urbaine et fonctionnalisme technique se fait jour[24].

Paris entre donc dans une métamorphose profonde qui rappelle celle de l'haussmannisation près d'un siècle plus tôt. Transformation de la ville qui passe par une évolution des objets la constituant, au premier rang desquels le réseau d'autobus, que les jeux d'échelle, offrant la primauté à la métropole sur la proximité, remettent profondément en cause, après l'avoir initialement sorti de la sédimentation dont il était l'héritier avant la guerre.

---

[19] De 1954 à 1974, les logements ont augmenté de 209 400 unités, la surface des bureaux privés et commerces de 22 %, celle des services publics de 13 %, tandis que celle des industries et garages ont baissé de 28 % (Bastié (J.) (dir.), *20 ans de transformations de Paris 1954-1974*, Paris, Ville de Paris, Association universitaire de recherches géographiques et cartographiques, 1975).

[20] *Idem*. De 1954 à 1974, le quart des parcelles a muté.

[21] Voir notamment *Plan Bernard Lafay, Solutions aux problèmes de Paris, la circulation*, Paris, Imprimerie municipale, 1954, 47 p. Citons également le plan d'urbanisme directeur de 1959 (voir Cohen (Jean-Louis), « Menace sur Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 53-61).

[22] Comme l'explique l'historien Simon Texier, « *les grandes opérations de voirie (les voies sur berges et le boulevard périphérique) offrent à l'automobile un réseau de circulation intensive et quasi autonome ; par là même, elles modifient également notre perception de l'espace parisien : perception dynamique, presque cinématique, inscrite dans le mouvement plus vaste d'une nouvelle lecture de la ville. Moins évidente mais bien plus massive est la mutation qui s'opère dans le tissu urbain : théorisé et expérimenté avec les HBM pendant l'entre-deux-guerres, le retournement de l'espace libre vers l'intérieur de l'îlot a pour première conséquence de transformer l'espace public en espace privé [...]. De même, les opérations de rénovation fondées sur un sol artificiel (les dalles) seront à l'origine de types d'espaces nouveaux, aux qualités visuelles et d'usage très variables* » (Texier (S.), « Figures », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, p. 152).

[23] Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, *op. cit.*, *passim*.

[24] Comme l'écrit l'historien Antoine Picon :

> *Les tensions [...] s'accusent progressivement entre la grande ville dont rêvent les ingénieurs et les exigences d'urbanité défendues par d'autres acteurs. Après avoir contribué à faire de Paris l'une des villes phares de l'Europe industrielle, il semblerait que la raison technique, longtemps synonyme de lisibilité des espaces tant publics que privés, provoque la dislocation des séquences urbaines héritées du passé.*

(Picon (A.), « Les modèles de la métropole. Les polytechniciens et l'aménagement de Paris », *in* Belhoste (B.), Masson (F.) et Picon (A.) (dir.), *Le Paris des polytechniciens, des ingénieurs dans la ville*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p. 137)

B. Le retour de l'autobus : l'euphorie d'une profonde rénovation

Dans ce contexte qui a profondément évolué, même si des signes avant-coureurs étaient perceptibles avant le conflit, le réseau d'autobus doit d'abord être reconstitué, après l'épisode difficile de la Deuxième Guerre mondiale. L'occasion est alors saisie pour refonder le réseau selon une logique nouvelle, tranchant avec celle d'accumulation de strates successives de l'entre-deux-guerres. Cet épisode, unique dans son ampleur à l'échelle du XX^{e} siècle, marque profondément le réseau tout en reflétant la mainmise du métro sur l'autobus. Il peut également être considéré comme l'unique moment d'utilisation de la souplesse de l'autobus, telle qu'entendue comme une capacité à s'adapter aux évolutions de long terme des besoins de mobilité.

« Vous voyez, il ne faut pas désespérer, peut-être que, comme les autobus, le bon temps reviendra[25] »

Les derniers mois de l'Occupation ont été les plus difficiles pour l'exploitation du réseau. Pénuries, bombardements et sabotages se renforcent pour finalement conduire le 8 mai 1944 à la suspension de toutes les lignes parisiennes *intra muros* et à la réduction de moitié des services du dimanche en banlieue. De nouvelles réductions durent être décidées le 30 juin 1944, contre l'avis des autorités allemandes, soucieuses de la mobilité de la main d'œuvre. L'approche des troupes alliées complique l'alimentation du réseau, si bien que, lorsque le gaz vient à manquer, à partir du 11 août 1944, des autobus sont transformés en urgence pour fonctionner à l'alcool, la CMP disposant encore d'un stock. Ils roulent quatre jours plus tard, mais toute exploitation est suspendue le 18 août.

La reprise a lieu le 29 août 1944, après la libération de Paris[26]. Seuls 10 dépôts sur 26 sont opérationnels et permettent de faire rouler un parc réduit au dixième de ce qu'il était avant la guerre[27]. Le matériel est fatigué et, malgré l'aide anglo-américaine, tous les produits indispensables à l'exploitation manquent : pneumatiques, pièces de rechange, carburant... Les conditions de fonctionnement sont quasiment plus difficiles après la Libération que sous l'Occupation[28]. La presse des 11 et 12 février 1945 annonce ainsi la suspension de 582 points d'arrêt afin d'économiser les pneumatiques et gagner en vitesse commerciale, leur rétablissement progressif n'étant engagé qu'à l'automne[29]. Le métro a été, pour sa part, un champ de bataille. Les dégâts y sont importants, notamment sur les installations électriques et la maçonnerie, mais il peut redémarrer. Sur le plan financier, la

[25] Depret (F.), « Section Concorde », *Le Monde*, 21 décembre 1945.

[26] Sur la reprise du réseau, voir Vertel (S.), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation (1940-1944)*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Albert Broder, Université Paris XII Créteil, 2000, pp. 157-159.

[27] Soit 220 voitures pour le service normal et 140 pour les services spéciaux réquisitionnés au mois d'octobre 1944, contre respectivement 435 et 120 à la Libération.

[28] Les archives reflètent les pénuries dont souffre la France de l'immédiat après-guerre puisque les acteurs utilisaient alors un papier très fin et généralement au format A5. Ce sont d'ailleurs, parmi les archives que nous avons consultées, celles dont l'état de dégradation est le plus avancé et les plus délicates à manipuler et déchiffrer.

[29] Voir les cartons ARATP, 1G 8 et ARATP, 1R 250.

reconstitution du réseau de surface est donc la priorité des années suivant la Libération[30].

La CMP se lance alors dans une grande opération de récupération des autobus en France, en Europe et en Afrique du Nord[31]. Mais c'est plutôt le manque de pneus qui gêne dans l'immédiat après-guerre la reprise régulière du service. Comme en période d'Occupation, priorité est donnée à la banlieue, Paris ne retrouvant une ligne d'autobus que le 5 novembre 1945[32]. L'objectif est très nettement d'assurer les déplacements domicile-travail, alors qu'ils ne constituent qu'une partie des trajets effectués en autobus, mais jugée prioritaire. Ainsi, la reprise des autobus de nuit est régulièrement repoussée par la CMP puis la RATP, en avançant l'idée que de tels services seraient déficitaires, sans proposer le moindre essai[33]. Il est probable que les autobus de nuit ont souffert de leur image de mode futile, à une époque où l'on peut lire dans la presse cet éloge du Paris qui se lève tôt : « *c'était le Paris du Travail, de la Production qui s'éveillait alors que disparaissait, aux premières lueurs de l'aube, l'autre Paris nocturne fait de vices, de beuveries et parfois de crimes*[34]. » Jugés comme bien plus rentables *a priori*, les services spéciaux reprennent dès 1947, avec leurs destinations franciliennes traditionnelles.

La reconstitution du réseau s'opère selon des phases successives, appelées plan des 1 000, 1 500, 2 000 et 2 500 voitures, selon un nom et une idée inventés sous Vichy après la débâcle française (voir p. 383)[35]. Au début de 1947, la pénurie de pneumatiques fait craindre une réduction du réseau, mais l'exploitation finit par retrouver un régime normal, grâce à la commande d'autobus à des constructeurs extérieurs. Du fait de l'état de Championnet, la CMP est en effet contrainte d'abandonner la construction des caisses d'autobus[36]. Toutefois, pour montrer aux constructeurs son implication et les fortes am-

[30] « *Programme de démarrage tranche 1946* » (AP, Pérotin/10 331/56/1/115). En 1946, la reconstitution du réseau routier consomme ainsi 1 827 millions de F (134 millions d'€ de 2006), contre seulement 982 millions de F (72 millions d'€ de 2006) pour celle du réseau ferré. Ces crédits vont essentiellement à la reconstitution du parc, par acquisition puis rénovation d'anciens autobus (503 millions de F (37 millions d'€ de 2006)) et commande de véhicules neufs (1 150 millions de F (84 millions d'€ de 2006)). L'ouverture de deux nouvelles lignes de trolleybus est programmée à hauteur de 206 millions de F (15 millions d'€ de 2006), ce qui représente tout de même 11,28 % des investissements du réseau. Les coûts de premier établissement du trolleybus expliquent le retard de l'inauguration de ces deux lignes, en 1950 et 1953, et pour partie l'abandon de ce mode.

[31] Le service de récupération a pu renvoyer de la zone sud 244 autobus, dont 120 avec châssis en état de marche, près d'un millier de pneumatiques et 1 800 chambres à air. D'autres véhicules et fournitures sont récupérées en zone occupée et en Allemagne et Autriche. La principale difficulté était liée au fait que de nombreux autobus avaient été vendus à des particuliers pendant la guerre. Ils sont identifiés et la CMP parvient, au printemps 1948, à en récupérer la moitié. D'autres zones sont alors prospectées : la Belgique où 47 autobus furent récupérés et l'Afrique du Nord, d'où 15 autobus ou châssis sont revenus (« La récupération des autobus », *BID*, mai 1948, pp. 5-6). Au 15 mai 1948, la compagnie a ainsi récupéré 1 192 autobus ou châssis, sur les 2 381 manquant.

[32] Le 26 (Gare Saint-Lazare – Porte de Vincennes) et le PC.

[33] Les demandes en faveur d'un rétablissement des services de nuit sont pourtant nombreuses, venues des syndicats des travailleurs de nuit – boulangers, cafetiers, restaurateurs… –, des travailleurs des Halles et également du syndicat d'initiative afin d'offrir aux touristes des aménités nocturnes (voir le carton ARATP, 1R 315).

[34] Merle (F.), « Les problèmes de la renaissance française. Les transports de la région parisienne peuvent et doivent s'améliorer », 2 novembre 1944 (ARATP, 1G 8).

[35] Sur ces plans successifs, voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 2, pp. 107-108. Sur la reprise en général, voir Tricoire (J.), « Après-guerre, le réseau bus refait surface », *SF*, n° 30, pp. 26-31, 1999.

[36] Depuis 1905 et les essais de châssis automobiles avec des caisses d'omnibus hippomobiles fournis par la CGO, tous les autobus avaient été produits en deux partie. La CGO, puis la STCRP ont construit leurs propres caisses en bois à Championnet qui venaient se placer sur les châssis fournis par Schneider, de Dion-Bouton, Renault… Les destructions massives qu'a subies l'atelier central ne permettent pas, à la Libération, de poursuivre ce mode de fabrication, d'autant

bitions liée à la reconstitution d'un réseau d'autobus, elle réalise elle-même un prototype dès 1947, véritable objet de communication avec ses prestataires. L'atelier central, de son côté, est progressivement remis en service.

Ces épisodes de pénurie et de reconstruction s'exposent dans la presse. Ainsi, à l'automne 1944, les articles, comme celui demandant « *Pour quand des autobus ?* », se succèdent[37]. Comme l'explique le journal issu du mouvement de résistance éponyme *Combat*, « *pour qui circule actuellement sur les routes de France, il est une vision d'autant plus pénible qu'elle se rattache à des souvenirs familiers d'avant-guerre : celle de nos autobus renversés dans les fossés, le ventre en l'air, à demi calcinés par quelque cataclysme*[38]. » Quand les véhicules sont en état de fonctionnement, ce sont les pneus qui manquent : « *les véhicules vert et blanc, qui égayaient Paris, sont condamnés au sommeil par suite de la non-production de pneumatiques et peut-être aussi parce que l'administration est toujours routinière* », écrit *Le populaire* en décembre 1944[39].

Le retour de l'autobus est d'autant plus attendu que l'affluence dans le métro est dénoncée par des voyageurs excédés par la densité de la foule, au fur et à mesure que l'activité reprend dans l'agglomération[40]. Rarement l'autobus aura été autant espéré qu'au cours de ces quelques mois de 1944-1946 ! La presse s'enthousiasme non seulement pour le retour des anciens autobus, mais aussi pour les nouveaux modèles annoncés. Comme on peut le lire dans *Combat* en 1944, « *ayons confiance, nos ingénieurs ont travaillé. Nous pourrons bientôt nous promener à nouveau sur les boulevards, en plein vent, sur une plate-forme cahotante et surchargée…*[41] » Les actualités cinématographiques s'ouvrent ainsi au retour de ces « *imposants et sympathiques véhicules verts* » qui forment « *une manière de verdure que cette fois nous appellerons de tous nos vœux […] Une image de temps de paix. On est de bonne humeur. Ça change du vieux métro et chacun sait à Paris qu'on apprécie plus que tout la lumière*[42]. » Espérer le retour de l'autobus, c'est se rassurer, se replonger dans une période connue, probablement celle des années 1920, trouver ses

moins que s'impose alors la caisse poutre qui consiste à concevoir l'autobus de façon unifiée, sans distinguer châssis et caisse, et permet d'améliorer la sécurité et d'alléger la masse. Dès lors, la CMP passe commande d'autobus complets auprès de constructeurs, abandonnant ainsi définitivement toute activité de construction, ce qui vaut également pour la RATP. La CMP commande d'abord 50 autocars Chausson APH pour la grande banlieue, puis 50 trolleybus Vetra VB Rh et, enfin, 300 SOMUA OP 5, destinés au réseau parisien et de proche banlieue. En raison des incertitudes sur la caisse poutre, les OP 5 sont construits selon l'ancien schéma. Les Chausson APU, qui furent mis en service au début des années 1950, marquèrent le choix définitif en faveur de la caisse poutre.

[37] Dariel (J.-L.), « Pour quand les autobus ? », 6 novembre 1944 (ARATP, 1G 8).

[38] Hincker (M.), « La T.C.R.P. disposait de 3.500 voitures en 1939. Aujourd'hui 250 autobus seulement assurent un service de voyageurs », *Combat*, 5 octobre 1944.

[39] « La Farine ne prendra plus l'autobus », *Le populaire*, 2 décembre 1944.

[40] Voici un extrait éloquent d'une plainte de juillet 1945 :

> *La Compagnie du Métro pourrait paraître à d'aucune une digne émule des tortionnaires de camps tristement célèbres d'outre Rhin !*
> *L'entassement, la chaleur, la puanteur et les brimades de toute espèce, forment le programme quotidien de tortures que subit le voyageur contraint d'utiliser l'unique moyen de transport de la capitale.*
> *[…] De toute manière, il faut cesser d'appliquer aux voyageurs des transports en commun, un régime dont crèveraient sans recours les plus robustes bestiaux.*

(lettre de Bucher au ministre de l'intérieur du 14 juillet 1945 (ARATP, 1R 317))

[41] Hincker (M.), « La T.C.R.P. disposait de 3.500 voitures en 1939 », *art. cit.*

[42] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973.*

repères dans un monde qui a profondément évolué[43]. L'espoir illusoire que les nouveaux modèles soient identiques aux anciens, qui inspire ce mouvement, fut, évidemment, déçu.

En effet, les nouveaux autobus de l'après-guerre, SOMUA et Chausson, ne comportent plus de plate-forme arrière ouverte. Dans un souci d'optimiser les échanges de voyageurs à l'arrêt, leur dessin présente des portes latérales, à l'arrière, pour la montée à bord, et à l'avant, pour la descente. Ce nouveau sens de circulation, déjà adopté sur les trolleybus, permet le passage de tous les voyageurs devant le receveur, désormais assis *à poste fixe*. La logique de fluidité, d'amélioration du confort du receveur et de gain de temps aux arrêts peut difficilement être remise en cause. Développée à une époque de rationnement, elle signe la mort de l'élément-clé du système symbolique de l'autobus parisien, qui y perd une partie de son adhérence. Au fur et à mesure du remplacement des TN, jusqu'en 1971, la montée et la descente en marche, pratiques interdites mais directement issues de l'époque hippomobile où l'arrêt se faisait à la demande, se font toujours plus rares.

Mais les nouveaux modèles tardent à venir et le parc des TN constitue l'armature du réseau pendant les années d'après-guerre et jusqu'aux années 1960. Les Parisiens renouent donc avec les voyages à bord de ces véhicules : la fréquentation connaît une très forte reprise, passant de 588 377 000 de voyageurs en 1946 à 896 888 000 en 1948, répartis à parts quasiment égales entre réseau urbain et réseau de banlieue, et dépassant ainsi le niveau de 1938 (voir fig. 86, p. 433 et fig. 87, p. 434). Parallèlement, le métro perd 35,46 % de ses voyageurs en cinq ans, passant de 1 598 300 000 voyageurs en 1946 à 1 031 600 000 en 1951, soit le niveau de 1937, sous l'effet combiné de la reprise du réseau d'autobus, de la libéralisation de la vente d'essence en 1949 et de la croissance de la motorisation individuelle[44]. Mais les voyageurs qui retrouvent leurs autobus doivent avant tout se familiariser avec le nouveau visage que présente le réseau.

La refonte du réseau, moment unique du XX^{e} siècle

Avec la fusion, l'impact le plus durable de la guerre sur le réseau de surface est sans doute la refonte complète de ses lignes à la Libération[46]. Épisode d'autant plus important qu'il s'agit de la seule refonte du XX^{e} siècle, succédant à celle qui a eu lieu à la naissance de la CGO en 1855, et sur les bases de laquelle fonctionne encore aujourd'hui le réseau parisien[47]. Cette *tabula rasa* est justifiée, d'une part, par le fait que le réseau d'avant-guerre

[43] Pour consulter un article dressant une description idyllique de cette convivialité retrouvée, voir p. 1103.

[44] Parallèlement, le confort s'accroît, du moins le taux d'occupation des autobus baisse passant de 8,48 voyageurs par km en 1948 à 7,93 en 1949, mais demeurant encore bien loin des taux de l'avant-guerre, par exemple de 4,37 voyageurs par km en 1938 (« Rapport établi par le Conseil d'Administration, sur l'activité de la Régie Autonome des Transports Parisiens en 1949 », *BID*, novembre 1950, p. 6).

[45] Voir tab. 52, p. 1012.

[46] Sur la refonte, voir notamment Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 172-174 et Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, pp. 360-364.

[47] Pour sa part, le réseau de banlieue a connu un large remaniement au cours des années 1980-1990 (voir p. 819).

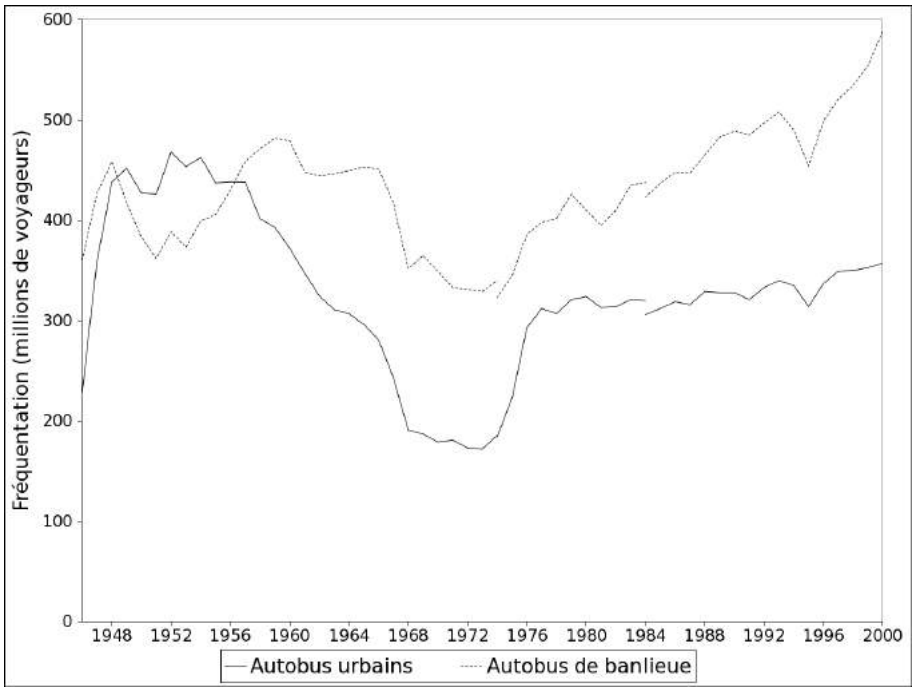


Fig. 86 – *Fréquentation des réseaux de surface urbain et de banlieue (1946-2000)* [45]

était la résultante inextricable des lignes d'omnibus et de tramways créées depuis 1855 et, d'autre part, par le fait que face à un réseau de métro rigide, seul l'autobus pouvait s'adapter.

Alors que le réseau de surface fonctionne à très faible régime, l'Autorité provisoire profite de cette situation pour refondre sa logique de desserte et réorganise les lignes en deux groupes : les lignes de Paris, ou *lignes urbaines*, et les *lignes de banlieue*, selon l'appellation longtemps en vigueur à la RATP[48]. Le projet découle directement des travaux menés par la CMP sur ordre de Vichy[49]. Pour en saisir la logique, le mieux est de citer ici ce qu'en écrit en 1949 le *Bulletin d'information et de documentation*, organe interne de la RATP[50] :

> *Destinées à compléter le réseau métropolitain et à le soulager dans la partie centrale urbaine où la densité de trafic est maxima, [les lignes urbaines] ont été choisies d'après les considérations suivantes :*
> *1 Desservir les quartiers non traversés par les lignes du Métropolitain.*
> *2 Etablir les liaisons utiles non ou mal assurées par ces mêmes lignes.*
> *3 Ne doubler les lignes du Métropolitain que dans leurs sections les plus chargées, pour y recueillir l'excès de trafic que le Métro pourrait malaisément supporter.*

[48] Cette appellation ne peut qu'étonner l'observateur qui a noté que la banlieue parisienne à l'époque forme déjà un tissu largement densifié et que l'on peut qualifier d'urbain. Elle reflète l'idée sous-jacente que ne peut être urbain qu'un tissu doté du métro et renvoie donc à l'identification entre Paris et son métro.

[49] Comme l'a montré Robert Roth dans sa maîtrise d'histoire, Jean Bichelonne, alors secrétaire d'État à la production industrielle et aux communications, avait demandé à Paul Martin, alors patron de la CMP, d'entamer des études en ce sens, le 12 mai 1943 ; la réforme de l'après-guerre en est la parfaite application, notamment du souci de non-concurrence du réseau ferré par le réseau routier (Roth (R.), *Une entreprise de transports parisiens pendant la deuxième guerre mondiale : la fusion de deux réseaux sous Vichy*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Université Paris VIII Saint-Denis, 1997, pp. 139-141).

[50] « Les transports parisiens de 1945 à 1948 », *BID*, janvier 1949, p. 5.

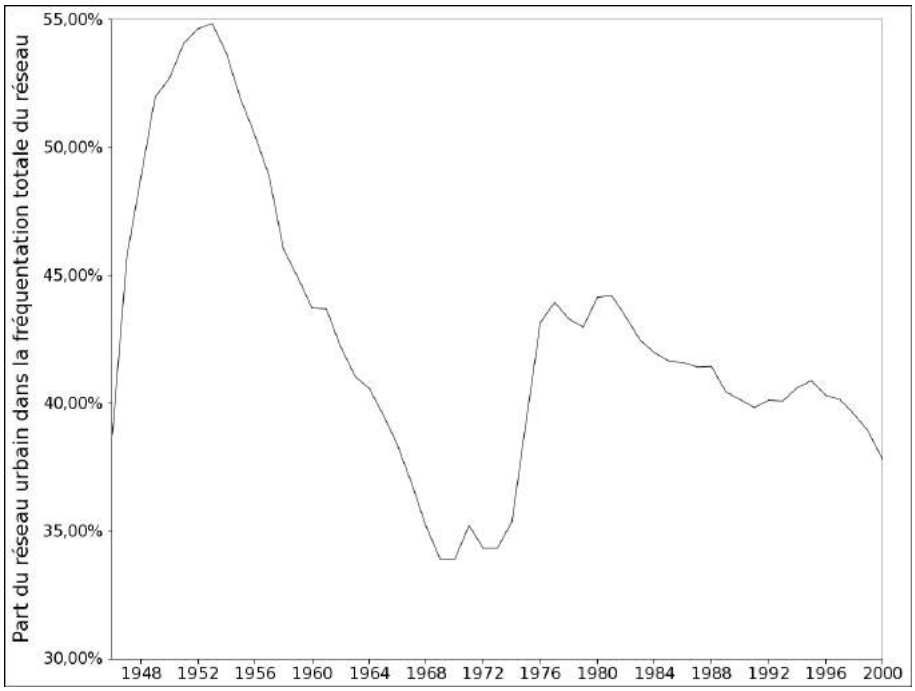


Fig. 87 – *Évolution de la répartition de la fréquentation entre réseau urbain et réseau de banlieue (1946-2000)*[45]

4 Desservir les principaux centres et artères touristiques.
De plus, pour accroître la vitesse commerciale et améliorer les conditions d'utilisation du matériel, on s'est efforcé de ne choisir que des itinéraires où la circulation était facile : ainsi la traversée des Halles a été évitée et les terminus reportés en dehors de la zone la plus centrale.

Pour les lignes de banlieue, « *la règle générale adoptée est que ces lignes doivent aboutir aux terminus du Réseau Ferré pour permettre aux voyageurs de continuer leurs parcours le plus directement possible. Quelques lignes enfin assurent des liaisons transversales*[51]. »

Deux objets distincts sont donc créés, l'autobus parisien et l'autobus de banlieue, précédant ainsi la logique de frontière ambiguë concrétisée par le boulevard périphérique[52]. Mais tous deux ne sont que des produits palliatifs destinés à combler les manques du réseau ferré, que ce soit le métro ou les trains de banlieue[53]. La définition la plus intéressante est celle de l'autobus parisien, qui n'est défini en soi et en fonction du territoire que par l'intérêt touristique qu'il représente, les autres lignes directrices se rapportant systématiquement au métro, résultat d'une fusion largement opérée à son profit[54]. La prise en considération de l'automobile est également sous-jacente dans les nouveaux tracés des lignes qui visent à éviter les zones les plus congestionnées. L'autobus parisien n'est donc

[51] *Idem.*

[52] A ce sujet, voir Flonneau (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, *passim.*

[53] Contrairement à l'autobus, le métro de banlieue est largement identique au métro urbain (tarifs, véhicules, fréquences...).

[54] Avant la guerre, l'universitaire Albert Guérard avait, par exemple, proposé une répartition des rôles similaire entre l'autobus et le rail. Mais l'esprit dictant cette répartition s'appuyait sur les qualités propres de l'autobus et non sur les seuls manques du rail (voir Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 215).

plus défini que par la présence de ces deux modes. Défini pour lui-même, il est bon pour les touristes et souffre donc du caractère saisonnier de cette activité. *Extra muros*, l'autobus trouve encore un rôle d'auxiliaire, du chemin de fer cette fois, et s'avère bien faible pour les déplacements internes à la banlieue. La distinction entre Paris et banlieue se justifiait également par des différences d'exploitation intrinsèques à l'autobus. En banlieue, les trajets étaient souvent plus longs, la clientèle plus fréquemment formée d'habitués et donc d'abonnés, et les pointes plus marquées. C'est pourquoi y furent développés des modes d'exploitation différents, avec un seul agent et des services semi-omnibus, qui ne s'arrêtaient pas en proche banlieue[55].

La réforme choisit de centrer sur quelques pôles les têtes de ligne de l'ensemble du réseau urbain (voir fig. 88, p. 435). Les principales portes de Paris accueillent les terminus extrêmes de ces lignes qui sont donc essentiellement des radiales. Quelques rares lignes de rocade sont conservées plus que réellement créées. Le réseau urbain ne compte plus que 52 lignes, alors que celui de 1938, pléthorique, n'en comptait pas moins de 140. Dans chaque quartier, les lignes empruntent les voies les plus larges, dans un souci d'amélioration de la vitesse commerciale. L'autobus s'adapte donc au mouvement centrifuge de Paris et à la décongestion du centre.

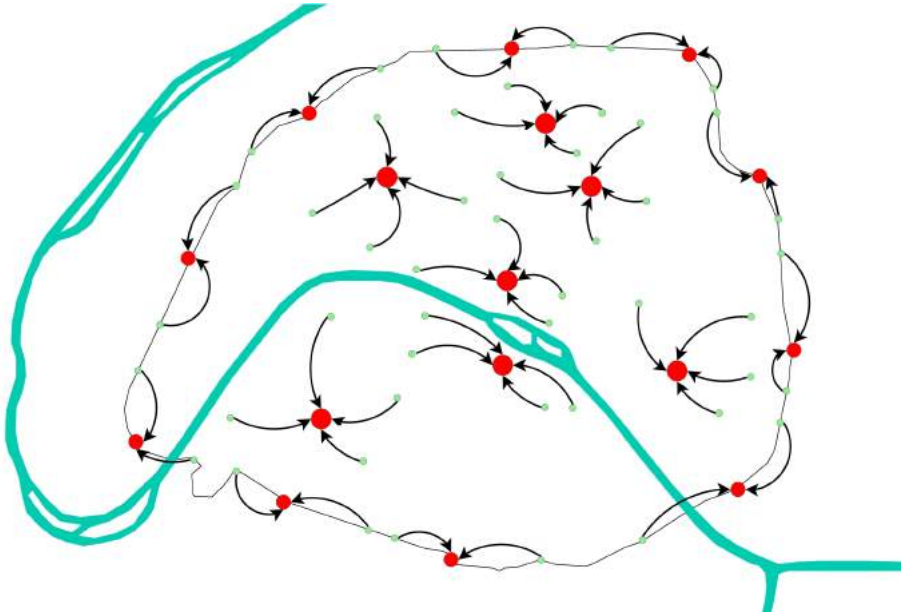
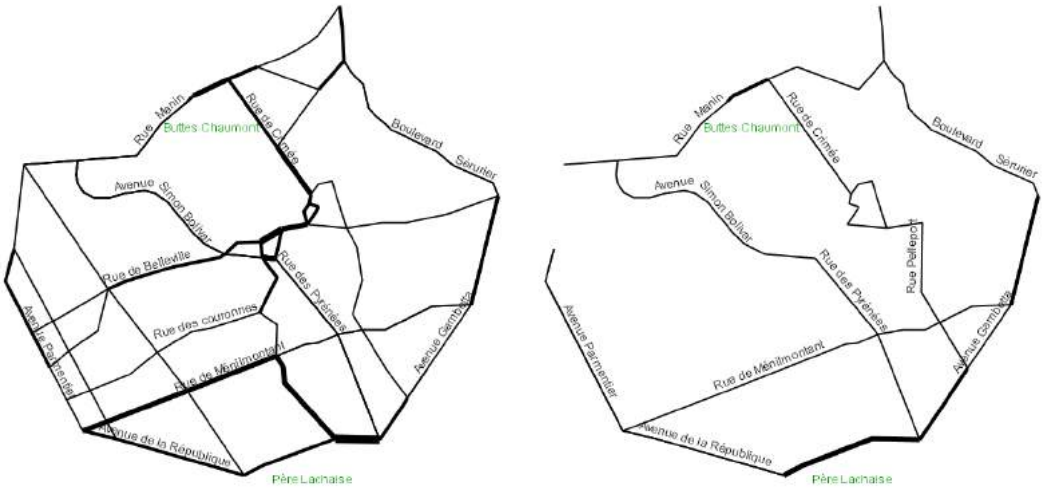


Fig. 88 – *Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'autobus entre 1938 et 1955 (● Pôles en croissance ; ● Pôles en décroissance)*

En résulte une réduction de la variété des terminus et la marginalisation de terminus historiques, notamment la Bastille, le Champ de Mars, le Louvre, la Madeleine ou la place

[55] La marque du métro se trouvait pourtant également dans cette distinction entre Paris et la banlieue. Ainsi, sur les lignes urbaines, le service était suspendu à partir de 21 h, le métro étant jugé suffisant pour la desserte en soirée. En banlieue, le réseau était exploité jusqu'à minuit.

Saint-Michel, autant de points importants de la ville qui voient toutefois encore passer de nombreuses lignes[56]. Surtout le nouveau tracé des lignes, en regroupant les terminus en quelques points ciblés, notamment les gares et les portes, y renforce la connexion mais l'appauvrit considérablement ailleurs. Alors que le réseau antérieur comptait de multiples correspondances entre lignes en des pôles secondaires, elles se réduisent fortement, sous le double effet de la diminution du nombre de lignes et de leur regroupement le long d'axes principaux. Ainsi, alors que les lignes de l'entre-deux-guerres irriguaient Paris en empruntant des voies étroites, pénétrant de cette façon au sein des quartiers, la nouvelle logique s'appuie sur le réseau haussmannien. Les lignes sont essentiellement dessinées pour suivre les voies les plus larges, afin de faciliter leur exploitation, mais au détriment de la finesse de desserte offerte jusque-là. Enfin, des quartiers entiers sont délaissés par le réseau, spécialement Belleville et Ménilmontant, en raison de la pente, de l'étroitesse de leurs voies et de l'existence, depuis 1935 de la ligne de métro n° 11 (voir fig. 89, p. 436). Dans ce secteur, les 18 lignes d'avant-guerre ne sont plus que neuf à le desservir, voire trois à le traverser réellement, capillarité et redondance du réseau étant très fortement réduites. L'autobus, qui avait apporté aux collines de Paris une liaison avec le reste de la ville efficace et longtemps attendue, abandonne ainsi l'un de ses atouts.



1938 *1955*

Fig. 89 – *Tracé du réseau d'autobus en 1938 et 1955 dans le secteur Ménilmontant – Belleville (échelle :* $\frac{1}{31\,845}$*)*[57]

A nouvelles lignes, nouveaux indices. Une nouvelle numérotation est donc mise en place à partir du 5 novembre 1945, ce qui permet de clarifier une situation extrêmement complexe, où pouvaient se lire dans un seul indice les différentes strates historiques du

[56] Le nombre de terminus ou de derniers arrêts à Paris des lignes passant *extra muros* qui était de 109 en 1938 n'est plus que de 54 en 1955. Par ailleurs, notons que certains points majeurs n'ont jamais été particulièrement retenus pour être des terminus : la Nation, Denfert-Rochereau, les Invalides...

[57] L'épaisseur du trait est proportionnelle au nombre de lignes desservant chaque voie. Le secteur était desservi par 18 lignes en 1938 : ^{5}/CN, ^{22}/BT, ^{26}/CE, 95, ^{96}/BG, ^{99}/BH, 118^{a}, M, N, O, Q, AO, AP, AV, AY, BC, BF et PC. En 1955, il n'y en a plus que la moitié : 26, 36, 55, 60, 61, 69, 75, 96 et PC. Seules trois de ces lignes, les 26, 60 et 96 y pénètrent d'ailleurs réellement, en suivant respectivement les itinéraires quasiment inchangés des lignes 26, AP et Q.

réseau de tramways, en chiffres, et d'autobus, en lettres. Pour la première fois depuis 1855, les indices sont destinés à être des aides pour le voyageur, lui permettant de comprendre à leur simple lecture l'itinéraire de la ligne plus que son histoire. Le système est assez subtil, mais riche en informations (voir fig. 90, p. 437)[58]. Il repose sur l'idée de réserver aux autobus parisiens les numéros de 20 à 99, ceux de 1 à 19 étant destinés à la numérotation des lignes de métro existantes, au nombre de 14 à l'époque, et à venir. Les numéros à trois chiffres s'appliquent aux lignes du réseau routier en banlieue. La réorganisation du réseau parisien se fondant sur la constitution de pôles, le premier chiffre de chaque indice, de 2 à 9 indique le pôle dont part la ligne en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du point le plus dense du réseau, le pôle Opéra – Saint-Lazare[59]. Les lignes urbaines étant essentiellement radiales, elles joignent un pôle à une porte de Paris, indiquée par le second chiffre de l'indice, de 2 à 9, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du sud du XVI^{e} arrondissement[60]. Les chiffres 0 et 1 sont réservés aux lignes dont le terminus est à l'intérieur de Paris.

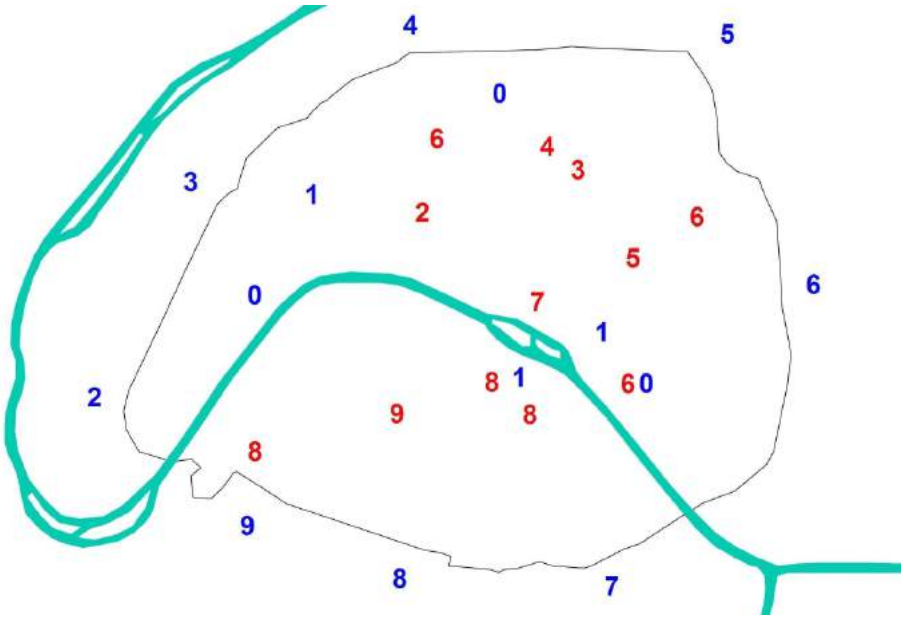


Fig. 90 – *Présentation schématique du principe de la numérotation des lignes urbaines mis en place en 1945 (● Premier chiffre de l'indice ; ● Second chiffre de l'indice)*

[58] Nous n'en présentons ici que les grandes lignes. Pour plus de détails sur les questions de numérotation, voir Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006, pp. 4-11.

[59] Voici le détail des indices :
- 2 : Opéra – Saint-Lazare ;
- 3 : Gare de l'Est ;
- 4 : Gare du Nord ;
- 5 : République ;
- 6 : Point secondaire de la rive droite (Gare de Lyon, Gambetta...) ;
- 7 : Louvre – Hôtel de Ville ;
- 8 : Point secondaire de la rive gauche (Gare d'Austerlitz, Panthéon, Luxembourg...) ;
- 9 : Gare Montparnasse.

[60] La numérotation des lignes de la CGO suivait déjà le sens des aiguilles d'une montre, commençant, dans l'ordre alphabétique, à partir d'Auteuil.

La réforme parvient à respecter certains indices préexistants et renomme plusieurs lignes en les conservant intactes ou presque[61]. Cette numérotation fut quelque peu perturbée par des lignes nouvelles et des prolongements, mais demeure encore en place aujourd'hui[62]. Elle mit un terme à l'usage selon lequel les lignes étaient désignées aussi bien par leur indice que par leurs têtes de lignes. Ainsi parlait-on encore dans le Paris des années 1930, du Passy – Bourse ou du Clichy – Odéon[63]. A compter de 1946, ce type d'appellation disparut totalement. Peut-on y lire une perte de caractère des quartiers reliés ou, du moins, des lignes elles-mêmes ? Peut-être. A notre sens, il s'agit surtout du reflet de l'esprit même du réseau, visant à un regroupement par pôles des têtes de ligne, si bien que nombreuses sont les lignes à partager un même terminus, ce qui était moins le cas avant la guerre.

Cette complète transformation du réseau, avec ses nouvelles lignes et ses nouveaux numéros, ne permet pas aux anciens habitués de retrouver leurs marques, en même temps qu'elle laisse plusieurs quartiers de Paris orphelins de leurs autobus[64]. La subtilité de la nouvelle numérotation, si elle est connue à l'intérieur de la RATP, ne s'impose pas comme l'une des règles fondamentales de connaissance de la ville. Ainsi, l'ensemble de cette refonte, apportant une rationalisation à un réseau sclérosé, répond à une logique ferroviaire. Du choix des têtes de lignes, les gares où arrivent les trains de banlieue ou les portes où se trouvent les extrémités de lignes de métro, au choix des itinéraires, où l'idée est de créer des tronçons empruntant les voies les plus dégagées, elle porte la marque d'un esprit nouveau, attribuable à la fusion autant qu'à la volonté de clarification. L'autobus, dans son ensemble, en sort fondamentalement changé, avec un faux air de métro. En dehors de l'influence électoraliste qui a pour partie prévalu dans le dessin des lignes antérieures, le réseau tombe sous une influence nouvelle, celle de techniciens dont l'expérience est avant tout ferroviaire. Les contraintes qu'ils se fixent font perdre à l'autobus en capillarité, souplesse de tracé et variété des territoires.

[61] Ainsi, les lignes 26, 47, 91 et 92, anciennes lignes de tramways, ne voient quasiment pas de changement dans leur itinéraire et conservent leur indice. Les lignes B, C, AK, H bis, O, Q, S, U et X deviennent respectivement les lignes 30, 66, 20, 85, 96, 58, 84, 83 et 95. De même, le 8, ancienne ligne de tramways célèbre entre la gare de l'Est et la porte d'Orléans est remplacé par le 38, le chiffre 8 étant attribué aux terminus dans le secteur de la porte d'Orléans. Autre jeu sur les indices, le 62 reprend l'itinéraire de l'ancien tramway $^{123}/_{124}$, indice double du sien.

[62] Une exception notable existait dès la naissance du système avec la ligne PC, un indice en lettres, qui, comme les autres lignes, se vit toutefois attribuer un *n° de code* à usage interne, le 300, puis le 100, le 19 et à nouveau le 100 avant d'être coupée en trois lignes, en 1999, PC 1, PC 2 et PC 3, aux *n° de code* respectifs 97, 98 et 99.

[63] Le spécialiste de l'histoire des transports parisiens Robert Duclou qualifie ces appellations d'« *état civil précis* » (Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus. Cent ans de transports parisiens », *BID*, mars 1956, p. 14).

[64] En témoigne le prêtre François Tollu, issu d'une vieille famille de la bourgeoisie parisienne :

> *Je ne prends plus les autobus depuis que l'on a changé les lettres pour des chiffres. Il n'y a plus moyen de s'y reconnaître. Je savais que le S, mon autobus personnel, me conduisait de la rue Gounod à la Sorbonne. Il avait remplacé l'ancien omnibus Panthéon – Place Courcelles [...].*
> *J'avais aussi un autobus auxiliaire, qui me rendait service pour aller à l'Institut catholique : le U qui se dirigeait vers le carrefour des Gobelins.*

(Tollu (F.), *Tableau d'une famille parisienne*, Paris, Beauchesne, 1972, p. 130)

Une reprise à l'identique

Au-delà de cette grande refonte du réseau, sur de nombreux plans, l'exploitation reprend sur le mode de l'entre-deux-guerres, c'est-à-dire, pour de nombreux aspects, sur un rythme proche de celui de l'ère hippomobile. Les forces à l'œuvre dans ce mouvement sont essentiellement celles du conservatisme des agents, ayant coutume d'exercer un métier répétitif, et des habitués, désireux de retrouver des autobus tels qu'ils les ont connus et appréciés. Il est possible d'y lire la résistance du monde de l'autobus aux changements brusques que connaît le réseau.

Aux côtés des arrêts à gauche, les distributeurs de numéros d'ordre constituent l'un des exemples les plus frappants de cette reprise à l'identique des pratiques d'avant-guerre, y compris dans ce qu'elles avaient de moins efficace[65]. Cet étrange objet, à qui est déléguée une fonction morale, a vécu un destin ambigu sous l'Occupation. Alors qu'il était toujours plus utile aux arrêts surchargés, il fut démonté aux nombreux autres points dont la desserte était suspendue[66]. A la Libération, ces appareils sont tous retirés d'un réseau, dont l'exploitation est inexistante. Mais la reprise du trafic suscite un afflux de demandes de rétablissement des distributeurs au printemps 1946, de la part des voyageurs comme des conseillers généraux. Comme le constate un cadre de la CMP à Saint-Lazare, « *l'accès aux voitures dans l'ordre d'arrivée des usagers n'est pas observé ; des bousculades se produisent, les plus forts et les plus valides montent les premiers*[67]. » Le rétablissement en certains points du réseau est donc décidé le 10 juillet 1946. C'est alors l'inflation habituelle qui l'emporte et on en compte 322 en février 1948, contre 20 en juillet 1946[68]. Les réticences de l'exploitant contre ce système étaient pourtant anciennes et liées à leur coût de maintenance, leur consommation de papier, environ 2 000 numéros par jour, pour une contenance de 4 000 tickets, et à la profusion des numéros jetés au sol, à bord comme sur les trottoirs[69]. Surtout, ils retardent l'exploitation, du fait de l'appel auquel procède le receveur[70]. La CMP préférait donc utiliser des couloirs au sol, qui ne convenaient cependant pas pour les points d'arrêt desservis par plusieurs lignes, généralement les plus chargés,

[65] Voir la question écrite du conseiller du XVII[e] arrondissement Armand Massard, fils d'Émile, à ce propos (*BMO*, 7 janvier 1947). Il souligne qu'avec le retour des autobus, les automobilistes et cyclistes se heurtent au problème des arrêts à gauche, encore nombreux dans les voies à sens unique. L'administration affirme qu'une campagne d'installation des arrêts à droite est engagée, sauf pour certains cas particuliers.

[66] Certains sont conservés comme simples supports de publicité (notes CMP/Réseau routier/14 128 du 13 novembre 1945 et CMP/5 320 du 10 avril 1947 (ARATP, 1R 258)). Sous l'Occupation et à la Libération, d'autres subissent des sorts variés, allant de la disparition pure et simple à la destruction involontaire, en passant par le plongeon dans la Seine (voir le carton ARATP, 1R 257).

[67] Note CMP/REM/6 991 du 4 mai 1946 (ARATP, 1R 257). Pour faire face à l'affluence, un employé est parfois utile pour réguler la montée à bord.

[68] Sur les 322, 307 sont à Paris, 15 en banlieue. En 1939, il y avait 1 268 distributeurs à Paris et 410 en banlieue (rapport CMP/RE/2 952 du 14 février 1948 (ARATP, 1R 257)). Voir également le carton ARATP, 1R 42.

[69] Dès la fin des années 1930, la STCRP avait avoué son impuissance face au nombreux papiers jetés à bord de ses autobus suite à l'échec de ses tentatives d'inciter les passagers à les jeter dans les corbeilles dont elle avait équipé certaines lignes en expérimentation (lettre du directeur des services de la RATP au chef de cabinet du secrétaire d'État aux communications du 23 avril 1941 (AN, F/14/13 623)).

[70] Des chronométrages de la CMP ont estimé que la montée d'un voyageur à un arrêt sans dispositif ou avec un couloir fictif durait 2,2 s, contre 2 s avec un couloir de chaînes ou de tubes et surtout 3,8 s pour un arrêt équipé de numéros d'ordre (note CMP/REM/17 156 du 16 novembre 1946 (ARATP, 1R 251)).

et ne permettaient pas une garantie absolue contre la fraude à la queue (voir fig. 91, p. 440)[71]. Mais comme l'indique un ingénieur de la CMP à sa hiérarchie en mars 1948, la compagnie est « *saisie, tant par les conseillers que par les particuliers, de fréquentes demandes d'installation*[72]. » Elle est contrainte d'envisager la remise en état des distributeurs à étrier, premier modèle mis en place dans les années 1920 et conservé dans ses magasins. Le vieillissement des appareils et leur forte utilisation les rendaient d'ailleurs souvent défectueux, ce qui suscita à nouveau des plaintes[73].

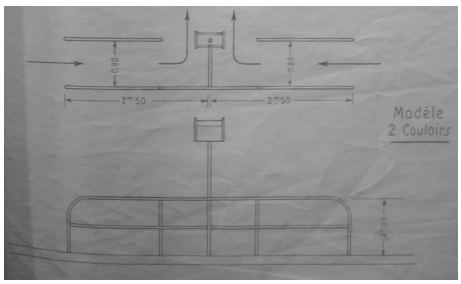


Fig. 91 – *Schémas d'un point d'arrêt à deux couloirs (vue de dessus et vue de face) (1946)*[74]

Autour de cet objet ressortent différentes idées. D'abord le fait que les autobus sont pris d'assaut au fur et à mesure que les lignes sont rouvertes. Ensuite que le réseau retrouve ses habitudes anciennes, dans les pratiques des voyageurs, qui réclament leurs numéros, ou des élus qui jouent encore le lien entre la population et l'exploitant[75]. Enfin que les velléités de modernisation de la CMP, désireuse de promouvoir d'autres systèmes que ces distributeurs coûteux, se heurtent au conservatisme global du système et ne peut mettre en œuvre, selon son directeur général Marc Langevin, « *la solution idéale [qui] serait évidemment la file d'attente disciplinée [...]. Cette discipline, que [ses] représentants ont pu constater au cours de leur voyage à Londres, ne [pouvait] cependant être obtenue que par une éducation du public*[76]. »

En 1946, la CMP élabore d'ailleurs une campagne de propagande éducative afin de mieux faire connaître ce qu'elle estimait être les attitudes à adopter par chacun pour le bon fonctionnement du réseau (voir p. 1104)[77]. Ses cadres cherchaient alors un positionnement,

[71] Les réticences de la CMP envers les couloirs réels sont liées aux demandes de couverture de ces espaces qui en découlent le plus souvent.

[72] Note CMP/REM/5 456 du 20 mars 1948 (ARATP, 1R 257).

[73] Les distributeurs finirent par être supplantés par les couloirs, réels ou fictifs, au début des années 1960.

[74] Note CMP/RB du 19 octobre 1946 (ARATP, 1R 43). Les deux couloirs pouvaient servir soit à distinguer les voyageurs prioritaires des autres voyageurs, soit à canaliser la foule pour deux lignes desservant le même point d'arrêt.

[75] Certains pensent même pouvoir renouer avec le clientélisme qui pouvait se lire dans la configuration du réseau d'avant-guerre. Ainsi, les questeurs de l'Assemblée nationale demandent en 1949 que le point d'arrêt desservant le palais Bourbon soit décrété obligatoire, alors que le réseau ne connaît plus que des arrêts facultatifs. Demande vite écartée par la RATP (voir les échanges dans le carton ARATP, 1R 151).

[76] Lettre du directeur général de la CMP au préfet de la Seine du 3 juillet 1946 (ARATP, 1R 42). Cette admiration pour Londres est toute relative, puisque les Allemands étaient de leur côté forts admiratifs de la situation parisienne et de ces distributeurs de numéros d'ordre, jugés très efficaces du fait de la bonne discipline de la population (voir p. 1100). Ce sont les limites des interprétations culturalistes et peut-être aussi les limites d'une excuse trouvée par les responsables des transports parisiens pour ne pas rejeter la faute sur la population elle-même.

[77] Nous n'avons pas trouvé trace d'une concrétisation de ces travaux préparatoires. La campagne a probablement été

notamment pour leur campagne cinématographique, entre communication institutionnelle et promotion publicitaire, entre documentaire et court-métrage. La teneur des slogans envisagés était quelque peu autoritaire : « *la fraude naît dans le désordre ; une discipline bien comprise la tue* », « *formez une file d'attente ! Vous serez assuré de monter en voiture à votre tour* » ou « *un carnet de tickets est une économie pour vous, et un gain de temps pour tous*[78]. » Autant de slogans symptomatiques d'une communication qui ne parvient pas à s'imposer aux nombreux voyageurs.

Autre signe du redémarrage de la mobilité parisienne, le jeu des grèves successives de transport en commun et de taxis, qui prouve, au cours des années 1950, l'abondance des modes de transport, puisque ceux en service parviennent à absorber la demande supplémentaire due à l'absence du mode en grève. Contrairement à Londres, il n'y a pas de grève prolongée débouchant sur une modification définitive du partage modal lors du retour à la normale[79]. Grèves des transports publics et hausses conjoncturelles du coût du pétrole permettent à chaque mode de montrer son efficacité, d'autant plus accrue que la chaussée est libérée. C'est sur ce point que bute l'autobus qui, pour le flux automobile en plein essor, est accusé d'être un obstacle gênant.

II. Le décrochage de l'autobus parisien face à l'automobile

Si le système de l'autobus parisien reprend de la vigueur après la période sombre de l'Occupation, les bases de ce renouveau s'avèrent bien vite trop faibles pour assurer à ce mode de transport le maintien de sa position dans le jeu modal. Malgré une modernisation sur certains plans, ce sont dans une large mesure de vieilles méthodes qui sont employées, alors que le contexte a fondamentalement changé et que, désormais, la motorisation individuelle sert de référence, notamment pour juger des performances et du confort offerts par les transports collectifs[80].

L'autobus parisien rentre donc dans un processus de décrochage par rapport à cette nouvelle référence, décrochage qui se mue, rapidement, en opposition frontale avec l'automobile, pour la défense de territoires sinon acquis, du moins utilisés. A chaque carrefour, dans chaque voie à sens unique, c'est ainsi la légitimité du système dans son ensemble qui chancelle, tandis que la société française, en pleine croissance économique, se tourne toujours plus vers l'automobile, notamment vers les modèles les plus populaires, comme

jugée superflue à une époque où les investissements allaient avant tout à la reconstruction matérielle du réseau.

[78] Note CMP/13 634 du 11 septembre 1946 (ARATP, 1R 80).

[79] Les autobus londoniens, qui ont subi une grève de sept semaines en 1958 ont en effet perdu définitivement à cette occasion une partie de leur clientèle (voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 2, p. 353-354).

[80] Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 363-364.

la Citroën 2 CV et la Renault 4 CV. Ce mécanisme d'enlisement de l'autobus, aussi bien physique dans une voirie congestionnée, qu'abstrait dans un imaginaire dominé par le progrès de l'individualisme automobile, est décortiqué par le sociologue et démographe Alfred Sauvy dès 1968[81] :

> *Du fait des faveurs accordées à [la voiture particulière], l'autobus a eu de plus en plus de mal à circuler. Double avantage : mettant de plus en plus de temps, il devenait de plus en plus coûteux (rotation ralentie), ce qui permettait de le rendre moins fréquent ; du même coup, moins de personnes l'utilisaient, ce qui augmentait encore le coût, etc. Solution finale tout indiquée : augmenter les tarifs pour dissuader les derniers fidèles et les encourager au transport individuel. Ainsi se parcourait un cercle qu'il faudrait être bien vicieux pour déclarer vicieux. N'oublions pas l'objectif poursuivi.*

Alfred Sauvy laisse penser qu'il y a complot contre les transports publics, et notamment l'autobus. Plutôt que de complot, ne s'agit-il pas de l'aveuglement collectif d'une frange de la société subjugée par l'automobile et qui se donne les moyens de réaliser son rêve, en négligeant ce qui n'en fait pas partie ?

A. Un divorce au sein du monde automobile

C'est effectivement au cours des années 1950-1960 que la distinction au sein du monde des véhicules automobiles entre voitures individuelles et autobus s'opère. Alors que les deux objets formaient un monde commun au cours de la Belle Époque et partageaient largement intérêts et pratiques au cours de l'entre-deux-guerres, leurs divergences s'accentuent après la Libération, tandis qu'un consensus social, technique et politique se constitue rapidement autour de l'automobile individuelle. Exclu de ce consensus, l'autobus se trouve vite opposé à son ancienne alliée, sur le plan symbolique autant que sur la chaussée.

La construction d'un consensus autour de l'automobile individuelle

Très nettement, l'autobus n'est qu'une préoccupation secondaire des pouvoirs publics au cours des années 1950 et du début des années 1960, contrairement à l'automobile qui bénéficie d'un consensus de fait. Les trois premiers plans – 1947-1953, 1954-1957 et 1958-1961 – traduisent d'ailleurs la confiance totale que le pays accorde à ce mode en n'inscrivant aucun crédit pour les transports en commun ; il est vrai qu'à Paris, le métro

[81] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p. 157. Alfred Sauvy poursuivait ainsi :

> *En 1938, 3 700 autobus ; en 1967, pour un trafic beaucoup plus élevé, 3 500, dont la rotation est du fait de la voiture individuelle, de plus en plus lente. En dépit de la discrétion de la RATP, qui risquerait gros à formuler une plainte contre les puissants du jour, nous estimons à plus de 50 millions par an [53 millions d'€ de 2006] le dommage qu'elle subit. Ce dommage est scrupuleusement transmis aux misérables usagers, hommes sans relations, et aux habitants des logements. Ne vous pincez pas, vous êtes bien éveillé.*
> *Les grands plans stratégiques exigent le secret. C'est pourquoi ces chiffres sacrilèges n'ont jamais été publiés. Jamais, dans les comptes de la RATP, dans les rapports au conseil municipal, au conseil général, n'a été mis en évidence le coût, pour les transports publics, de l'hypertrophie du transport individuel. On peut railler les tabous des tribus primitives, admirer l'héroïsme de certains silencieux, leurs performances sont largement dépassées.*
>
> (*idem*)

a montré qu'il pouvait être efficace en période difficile et que l'industrie automobile est une priorité nationale[82].

Le choix s'opère en faveur de l'automobile, malgré sa diffusion encore relativement faible dans les ménages français et la congestion qu'a connue le Paris des années 1930. Toutefois, comme l'illustre le cas des États-Unis, elle permet la diffusion d'un idéal, celui de la belle voiture et du progrès social palpable et ostensible. La politique des transports est d'ailleurs guidée par une américanisation circulatoire : « *simplicité des problèmes, unicité des solutions [et] scientifisation* » sont les maîtres mots d'une technique routière appuyée sur des modèles de trafic importés des États-Unis[83]. L'espace urbain se trouve ainsi abordé de façon très globale et standardisée, les différences entre rue et route se faisant toujours plus ténues, l'intérêt des aménageurs se portant surtout sur les questions techniques de voirie et de réseaux[84].

Du décrochage à l'opposition

C'est ainsi que les autres modes de transport, négligés dans les investissements et diminués dans leur image, sont relégués, d'abord dans les représentations, puis dans les pratiques, au rang de modes d'attente ou de remplacement de l'automobile. Par exemple, si les années 1950 ont été un âge d'or du vélo, sa pratique baisse progressivement au cours des années 1960, au fur et à mesure que le Solex puis l'automobile le remplacent[85]. Dès lors, les deux-roues, victimes de leur image ouvrière, sont progressivement marginalisés. De même, en province, les transports publics urbains s'engagent dans un rapide déclin[86].

A ce phénomène de décrochage se mêle très rapidement un processus d'opposition contre l'automobile, le plus souvent forgé en de multiples lieux de conflit sur la chaussée, comme nous le verrons : carrefours, sens uniques, arrêts... Contrairement à ce qu'a connu Paris à la Belle Époque, il n'y a pas alors de croissance explosive de la mobilité motorisée mais il s'agit plutôt d'une redistribution des parts modales, au profit de l'automobile. Des modes doivent donc céder la place. Dans le cas plus spécial des relations entre autobus et automobile, la voirie devient un enjeu majeur où chacun tente de conserver ou d'obtenir des espaces qui lui sont propres ou du moins ouverts. L'opposition s'accentue au fur et à mesure du développement du trafic automobile et agit à double sens. Le monde de l'autobus se plaint ainsi de la présence massive d'automobiles ralentissant et

[82] Voir Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, p. 37.

[83] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, p. 9.

[84] Sur ces questions voir par exemple Barles (S.) et Guillerme (A.), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *Revue générale des routes*, n° 766, octobre 1998, *passim*. La vulgarisation des principes directeurs de l'urbanisme moderne est assurée par différents outils, comme le dessin animé *Demain Paris*, qui, en 1960, reprend les quatre fonctions de la charte d'Athènes – habiter, travailler, se recréer et circuler – illustrées par l'image d'une automobile (FI, *Demain Paris* ; voir Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, Paris, Plon, 1943, réédition, Paris, Les éditions de Minuit, 1957, 189 p.).

[85] Gaboriau (P.), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, n° 29, 1991, *passim*.

[86] Voir Robert (J.), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, *passim*.

déréglant l'exploitation, tandis que des automobilistes accusent les autobus de provoquer les embouteillages. Autobus et automobiles jouent le rôle de boucs émissaires réciproques, permettant de cacher leurs propres faiblesses.

Mais l'opposition de l'autobus au développement de l'automobile n'est pas frontale. Elle se cantonne aux discussions techniques et administratives, dénonçant notamment les coûts réels de l'automobile, alors que ceux des transports publics sont incriminés[87]. Sur l'espace public, elle disparaît totalement après avoir été très visible dans la seule campagne de publicité menée par la RATP au cours des Trente Glorieuses, celle confiée au jeune dessinateur anticonformiste Siné, en 1953 (voir fig. 92, p. 444 et fig. 233, p. 1168). Ces dessins ne cachent pas une critique tous azimuts des autres modes de transport – voiture, patins à roulettes et vélo –, vantant alors les mérites des autobus et métros : rapidité, tranquillité et sécurité.

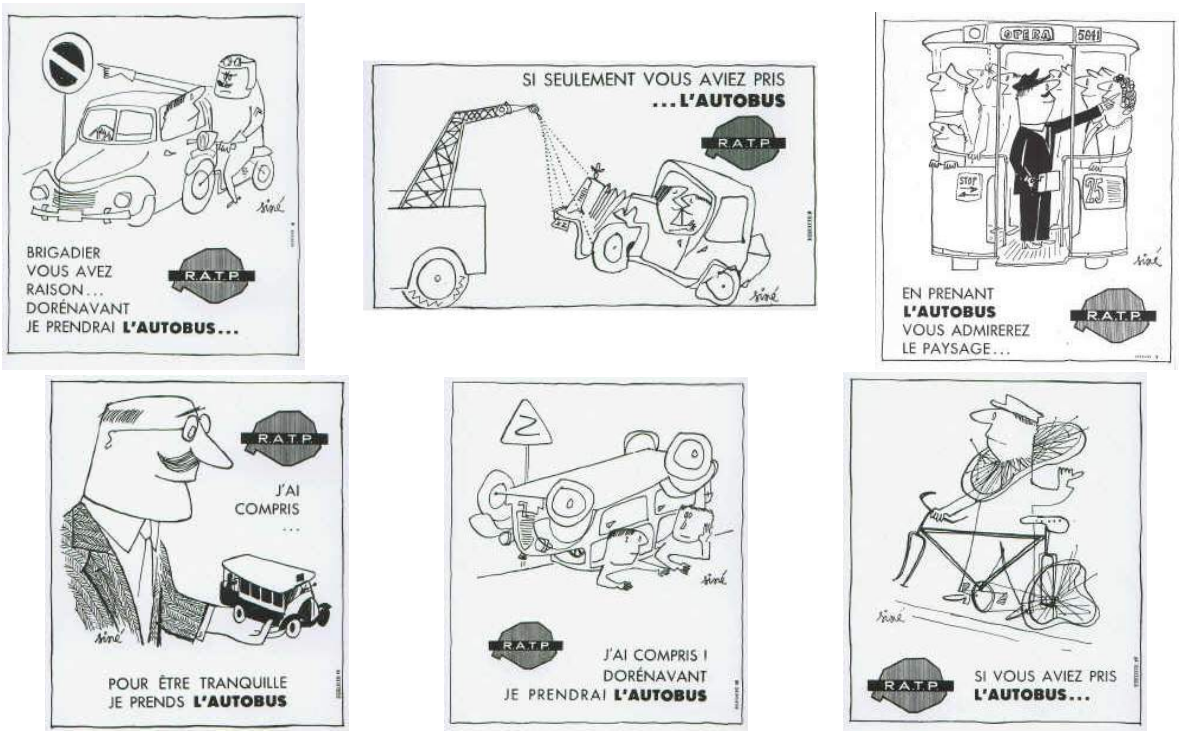


Fig. 92 – *Images de la campagne de la RATP signée par le dessinateur Siné (1953)*[88]

Mais après cette campagne, la direction de la RATP abandonne ce terrain, qui est dès lors tout entier dominé par l'automobile. L'autobus devient même le vecteur de publicité en faveur de l'automobile, à ses propres dépens comme en témoigne plus tardivement la

[87] Le *Bulletin d'information et de documentation*, organe interne de la RATP, publie ainsi la traduction d'un article californien, qui, après avoir constaté que « *les transports publics réduisent les dépenses de 90 %* », regrette le déclin de leur part modale au profit de l'automobile, du fait du choix individualiste de la plupart des habitants de San Fransisco, un « *choix [...] basé non sur ce qui est le plus agréable ou le moins coûteux, mais sur ce qui offre le moins d'inconvénients* » (« Ce que coûte en réalité une automobile pour se rendre à son travail », *BID*, juillet 1951, p. 12). Cet article ne tient pas compte dans son calcul d'une éventuelle monétarisation du temps de transport et ne s'intéresse qu'aux déplacements domicile-travail, alors que la possession d'une automobile est largement liée aux usages hors de ces déplacements.

[88] De haut en bas et de gauche à droite : PRATP, 23 349, 23 345, 23 350, 23 356, 23 361 et 39 467.

campagne de lancement de la Peugeot 504, dont les slogans s'affichent sur la face arrière des autobus parisiens, visant les automobilistes (voir fig. 93, p. 445) :

– « *Et une 504, vous avez déjà essayé d'en suivre une ?* » ;
– « *Si vous devez attendre derrière ce bus, autant attendre en 504. Confortablement* » ;
– « *Du calme, si vous avez une 504, vous aurez vite regagné le temps perdu*[89]. »

Il y a donc bien domination de « *l'ordre de l'automobile* » de façon visible et quotidiennement présente[90]. Mobilité spatiale et mobilité sociale se rejoignent ici : passer de l'autobus à l'automobile est la preuve d'une promotion sociale[91].

Fig. 93 – *Images d'une campagne publicitaire pour la Peugeot 504 (1970)*[92]

Toutefois, les intérêts communs partagés par l'autobus et l'automobile durant l'entre-deux-guerres ne disparaissent pas soudainement et plusieurs sont tangibles après la Deuxième Guerre mondiale. Ainsi, le remplacement des pavés de bois par des pavés de pierre, engagé sur les Champs-Élysées, la rue de Rivoli et la place de l'Opéra à l'été 1948, constitue un progrès pour l'ensemble des véhicules sur pneus[93]. L'intérêt commun des deux modes est également en jeu lors des nombreux élargissements de chaussée qui ont lieu sur les principaux axes parisiens de 1956 à 1964, au détriment des piétons et des arbres : boulevard de Magenta, avenue de l'Opéra, boulevard du Montparnasse…[94] Si la période des travaux

[89] *Publicité transports aux quatre coins du monde. Around the world in transit advertising*, Paris, Association mondiale de publicité transports, 1970. La 504 a été lancée en 1968.
[90] Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 391.
[91] *L'auto-journal* est d'ailleurs sous-titré « *le journal de l'homme du XX^e siècle.* »
[92] *Publicité transports aux quatre coins du monde*, *op. cit.*
[93] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973.*
[94] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile*, *op. cit.*, p. 191.

est souvent délicate pour l'exploitation, la fluidité, en revanche, ne pouvait être, *a priori*, que plus grande pour les autobus après l'élargissement.

Reste que ce nouveau système circulatoire ne tarde pas à s'enrayer. L'accroissement des espaces réservés aux voitures alimente une augmentation des pratiques automobiles, qui viennent elles-mêmes générer de nouveaux projets. Première victime de cet enrayement, l'automobile elle-même. Mais à ses côtés, l'autobus, comme d'autres modes de déplacement, se trouve pris dans la tourmente.

B. L'autobus, victime de l'enrayement du système circulatoire

Cherchons ici à comprendre le mécanisme d'enlisement dans lequel l'autobus se trouve engagé dès le début des années 1950. Face à ce cercle vicieux, il nous faut retenir un élément de départ, ici le développement des embouteillages, qui est peut-être ce qui a le plus marqué les contemporains. La congestion fait également perdre à l'autobus ses capacités à assurer un service de mobilité urbaine rapide et régulier. Il s'enlise alors au sens propre du terme. Si bien qu'il perd en attractivité et voit sa fréquentation chuter, mais également son image sociale pâlir, auprès de la population parisienne aussi bien que des techniciens. Discrédité, il se trouve alors marginalisé, si bien que rien n'est fait pour le défendre contre l'envahissement d'un flux automobile croissant d'année en année.

Notons ici que la marche est également victime de ce nouvel ordre, son territoire étant nettement battu en brèche au fur et à mesure des élargissements de chaussée et de la création d'axes dont le piéton est exclu, autoroutes radiales et boulevard périphérique. Sans disposer ici des éléments d'analyse, soulignons qu'il conviendrait d'étudier le lien entre la réduction de l'espace ouvert aux piétons et l'évolution de leurs pratiques.

Le développement des embouteillages au milieu des années 1950

Le choix collectif fait en faveur de l'automobile se traduit rapidement par une forte augmentation du parc de voitures particulières dans le département de la Seine qui croît de 114,71 % entre 1955 et 1962 (voir tab. 18, p. 447). La démocratisation de « *la bagnole* » est facilitée par les petites voitures proposées, tardivement, par les constructeurs français, notamment la 4 CV en 1946 et la 2 CV en 1948[95]. Elle n'est d'ailleurs pas anticipée par la RATP, qui en est surprise, certains de ses cadres l'ayant même crue matériellement impossible[96]. Si la circulation automobile augmente considérablement, ce sont avant tout

[95] Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, *op. cit.*, *passim*.

[96] En 1950, Marcel Fauconnier, directeur des travaux neufs de la RATP, ne voyait pas surgir, quelques années plus tard, la démocratisation automobile :

> *Mais le transport individuel, en raison de son prix de revient, restera longtemps interdit à la masse. Et où pourrait-on ranger tous ces véhicules au centre la ville ? Comment coordonner l'écoulement d'une pareille circulation aux carrefours ? On est ramené à l'insuffisance de l'infrastructure des voies publiques. Leur adaptation à une circulation individuelle généralisée équivaudrait presque à une reconstruction de la ville, c'est-à-dire à une impossibilité économique, tout au moins à l'époque actuelle.*

les questions de stationnement qui sont à l'origine du blocage[97]. Comme l'écrit en 1964 le romancier René Fallet, la capitale n'est plus qu'« *un garage qui se fait passer pour Paris.*[98] » A l'exception de quelques moments de la semaine ou de l'année, le trafic urbain demeure « *relativement fluide* » tandis que la croissance du trafic n'est pas connotée négativement mais reflète, au contraire, une activité économique en plein essor[99].

Année / Variable	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	Évolution (%)
	Véhicules immatriculés								
Voitures particulières et commerciales	497 388	587 619	670 122	760 795	842 569	916 107	978 031	1 067 953	114,71
Autobus et autocars	4 970	5 445	5 752	6 207	6 506	6 658	7 025	7 262	46,12
Autres véhicules	140 898	155 484	164 400	174 275	182 983	189 308	197 423	206 701	46,70
	Consommation de carburant (m^3)								
Essence	859 084	878 380	863 237	947 341	973 135	1 027992	1 082 555	1 140 219	32,72
Diesel	150 656	166 397	136 869	142 115	150 383	171 449	178 971	203 871	35,32
	Circulation								
Débit journalier quai des Tuileries	41 273	46 896	47 134	45 653	49 482	50 957	55 891	54 253	31,45

Tab. 18 – *Indicateurs du développement automobile dans le département de la Seine (1955-1962)*[100]

L'enlisement du réseau routier

La situation se complique au cours des années 1954-1955. Pour Louis Chevalier, c'est à ce moment-là que les plaintes contre les embouteillages se font entendre, notamment de la part des automobilistes eux-mêmes[101]. Les coupables sont désignés : la voiture des autres, mais surtout l'étroitesse des rues de Paris. L'autobus n'est pas incriminé aussi vivement que l'a été le tramway des années 1930, l'ampleur et l'extension de la thrombose dépassant de loin les capacités de blocage du réseau d'autobus. De 1955 à 1964, la vitesse moyenne de circulation a baissé de 20 %[102]. L'image de l'embouteillage devient une illustration courante de la vie parisienne, largement médiatisée[103]. Cette entrée en scène

(livret sur le cinquantenaire du métro, *ca.* 1950, p. 124 (ARATP, 1R 89))

[97] Il est difficile de comparer les flux des années 1950 à ceux des années 1930, par manque de sources. Citons, par exemple, les 778 000 migrations journalières en automobile à Paris *intra muros* en 1954 (Flonneau (M.), « "L'adaptation" de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années terribles ? », *Cahiers François Viète*, n° 5, 2003, p. 100). La même année, le réseau d'autobus urbain compte 1 268 000 déplacements quotidiens et le métro, y compris ses tronçons *extra muros*, 2 926 000. Les premières cartes de débit automobile sont tracées en 1953-1954 (*ibid.*, p. 104).

[98] Fallet (R.), *Paris au mois d'août*, Paris, Denoël, 1964, réédition, 2001, p. 37.

[99] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », *art. cit.*, p. 8.

[100] Note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283).

[101] Comme il l'explique, « *chacun avait ou comptait bien avoir sa voiture et prétendait s'en servir, accusant la voiture de l'autre de l'en empêcher et Paris de mal se prêter à l'affaire, de faire preuve de mauvaise volonté* » (Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, *op. cit.*, pp. 69 et 76). L'historien Mathieu Flonneau confirme cette intuition (Flonneau (M.), « "L'adaptation" de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années terribles ? », *art. cit.*, pp. 95-119).

[102] Sur certains axes, comme le boulevard Sébastopol, la vitesse a baissé de 40 %. Dans le périmètre central de Paris, elle est en moyenne de 15 km/h entre 7 h et 22 h, mais peut atteindre des niveaux très bas, notamment dans la rue Saint-Denis où elle n'est que de 8,8 km/h (Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *Liaisons*, n° 150, mai 1968, p. 4).

[103] Pour le cas de la presse, voir par exemple Celati (J.-L.) et Cavillon (P.), *Chronique de la rue parisienne. Les années 50*, Paris, Parigramme, 1996, *passim*.

de la congestion comme problème, sinon nouveau, du moins d'une intensité renouvelée, modifie les relations entre la mobilité individuelle et la mobilité collective en surface, qui se trouvent désormais simultanément victimes toutes deux des conditions de circulation et de leur gêne réciproque. Autrement dit, l'automobile commence à jouer un rôle primordial dans le devenir du réseau d'autobus.

Comme le constate le préfet de police Maurice Grimaud à la fin des années 1960, « *les grands perdants de ce freinage généralisé, ce sont évidemment les transports en commun* », dont la vitesse commerciale chute à Paris de 15,2 à 10,5 km/h de 1952 à 1964[104]. Les évolutions du trafic sont en effet essentiellement dommageables au réseau d'autobus du fait de quatre causes principales identifiées depuis 1953 par les cadres de la RATP : l'accroissement du nombre de véhicules, le stationnement abusif, la multiplication des feux automatiques, jugés moins efficaces puisque plus arbitraires que la gestion humaine, et l'interdiction des avertisseurs sonores, qui impose de ralentir aux carrefours[105]. Ces deux dernières raisons sont vite abandonnées, un consensus positif se dégageant finalement à leur sujet.

Les conséquences, dénoncées par la RATP dès le début des années 1950, sont étudiées dans le cadre de la commission ministérielle dirigée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean Lapébie, qui revient sur les dix années d'enlisement de 1952 à 1962. La congestion croissante entraîne une baisse généralisée de la vitesse commerciale, variable selon les heures, les jours et les mois, à Paris comme en banlieue. L'intérêt se porte sur l'heure de pointe du soir, en semaine et en période de plein trafic, pour laquelle la vitesse commerciale subit une forte baisse, passant de 13,3 à 11,1 km/h sur le réseau urbain, tandis qu'en banlieue la tendance est similaire (voir tab. 19, p. 449 et tab. 20, p. 450). Ligne par ligne, la baisse de vitesse commerciale s'étale entre 2,8 %, sur la ligne 39 (Gare de l'Est – Porte de Versailles) essentiellement en sens unique sur son trajet depuis 1958, et 28 % sur la ligne 95 (Gare Montparnasse – Porte de Montmartre). Elle est globalement plus élevée sur les lignes évitant le centre de Paris, mais ce sont également ces lignes – 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes), 91 (Gare Montparnasse – Bastille)… – qui subissent les plus fortes baisses, ce qui traduit le fait que les difficultés de circulation se sont au moins autant accrues en périphérie que dans le centre.

Ainsi, au milieu des années 1960, certaines vitesses s'avèrent proches de celles de l'ère hippomobile, à moins de 10 km/h[106]. En outre, l'irrégularité s'accroît, les autobus arrivant

[104] Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 4. En province, l'enlisement est également généralisé, bien que plus tardif. Entre 1964 et 1968, les principales villes ont vu la vitesse commerciale de leurs autobus aux heures de pointe baisser de 60 à 80 % (Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, p. 38).

[105] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 374.

[105] Note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283).

[106] En 1962, la vitesse commerciale la plus faible à l'heure de pointe est atteinte sur le 32 (Gare de l'Est – Porte de Passy), avec 8,45 km/h (note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283)). Ce point frappe les commentateurs. Ainsi, l'urbaniste Pierre Merlin estime qu'en 1966, les autobus circulaient à l'heure de pointe à Paris à une vitesse inférieure d'un quart à celle des premiers omnibus automobiles (Merlin (P.), *Les transports parisiens. Étude de géographie économique et sociale*,

en grappes aux arrêts et accumulant les retards. Cette variable est toutefois nettement plus difficile à mesurer que la vitesse commerciale et il est donc estimé par l'ensemble des documents des années 1950-1960 qu'elle lui est positivement corrélée[107]. La congestion entraîne un coût que la RATP tente de chiffrer afin de sensibiliser au mieux les pouvoirs publics[108].

Année / Indicateur de congestion	1952	1962	Évolution (%)
Vitesse commerciale (lundi à vendredi) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	13,3	11,1	-16,54
Trafic plein : heures creuses	18,6	18,3	-1,61
Trafic creux : heures de pointe	18,8	15,0	-20,21
Trafic creux : heures creuses	18,8	15,9	-15,43
Vitesse commerciale (samedi) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	13,6	11,6	-14,71
Trafic creux : heures de pointe	16,2	15,2	-6,17
Vitesse commerciale (dimanche) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	17,3	15,2	-12,14
Trafic plein : heures creuses	18,9	18,9	0,00
Trafic creux : heures de pointe	17,6	16,8	-4,55
Trafic creux : heures creuses	19,2	19,2	0,00
Distance parcourue par une équipe.journée (km)			
Lundi à vendredi	90,723	79,162	-12,74
Samedi	92,725	81,876	-11,70
Dimanche	98,691	91,077	-7,71

Tab. 19 – *Indicateurs de la congestion rencontrée par le réseau urbain (1952-1962)* [109]

A cette difficulté, directement liée à l'automobile, s'ajoute l'accentuation d'un phénomène bien connu, notamment depuis la loi des huit heures de 1919 : le trafic se concentre aux heures de pointe tandis que celui des heures creuses se réduit (voir p. 298)[110]. La normalisation des rythmes de travail, autour d'une semaine de cinq jours, en journée continue, sans retour le midi pour déjeuner, avec l'existence de week-ends prolongés et une tendance à arrêter toute activité au mois d'août, se conjugue au développement de la radio et de la télévision, qui réduisent les déplacements en soirée et le week-end, pour accentuer les pointes du matin et du soir, du lundi au vendredi, essentiellement pendant l'automne et le printemps[111]. La reprise de l'activité économique, après la crise des années 1930

Paris, Masson, 1967, p. 273). Voir aussi Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 162.

[107] Les problèmes de régularité sont également très visibles dans le courrier des plaintes de voyageurs (voir, par exemple, Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 375).

[108] Pour 1962, les coûts de congestion sont estimés à 15 634 558 F (19 476 125 € de 2006) pour les lignes de Paris, 9 448 906 F (11 770 597 € de 2006) pour celles de banlieue, soit 25 083 464 F (31 246 721 € de 2006) pour l'ensemble du réseau. A environ 40 %, ce sont des des frais de personnel. A titre d'exemple, une équipe qui parcourait un jour de semaine 91 km en 1952 n'en parcourt plus que 79 en 1962 (note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283)).

[109] *Idem.* Les jours fériés sont assimilés aux dimanches. Le trafic plein est mesuré au mois d'octobre ; le trafic creux au mois d'août.

[110] Sur l'évolution des trafics, voir notamment Merlin (P.), *Les transports parisiens*, *op. cit.*, pp. 212 et 367-370.

[111] Voir par exemple Fallet (R.), *Paris au mois d'août*, *op. cit.*, 208 p. ; FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973* montre un Paris déserté au mois d'août 1964, où les cafés prestigieux sont fermés et même les Champs-Élysées sont vides, ainsi, naturellement, que les autobus.

et la Deuxième Guerre mondiale, génère également de nombreux déplacements rythmés par des horaires similaires entre eux. Le déséquilibre entre les deux types d'exploitation, heures de pointe et heures creuses, devient ainsi particulièrement fort[112]. Toutefois, sur le réseau routier, la pointe est marquée mais demeure plus douce que sur le réseau ferré. Les difficultés se font ainsi notamment sentir aux gares, où métro et autobus absorbent difficilement l'arrivée massive des banlieusards[113]. A ces phénomènes de fluctuation dans la journée s'ajoutent des phénomènes saisonniers, si bien que la différence entre un dimanche du mois d'août et un jeudi du mois d'octobre se creuse (voir tab. 21, p. 451 et tab. 22, p. 452)[114]. Le même phénomène se retrouve à la même époque à Londres[115].

Année / Indicateur de congestion	1952	1962	Évolution (%)
Vitesse commerciale (lundi à vendredi) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	17,8	15,7	-11,80
Trafic plein : heures creuses	21,5	21,5	-1,61
Trafic creux : heures de pointe	21,6	19,0	-12,04
Trafic creux : heures creuses	21,6	20,5	-5,09
Vitesse commerciale (samedi) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	17,7	16,3	-7,91
Trafic creux : heures de pointe	20,4	19,3	-5,39
Vitesse commerciale (dimanche) (km/h)			
Trafic plein : heures de pointe	20,3	19,1	-12,14
Trafic plein : heures creuses	21,4	21,4	0,00
Trafic creux : heures de pointe	20,4	19,7	-4,55
Trafic creux : heures creuses	21,6	21,6	0,00
Distance parcourue par une équipe.journée (km)			
Lundi à vendredi	105,558	97,632	-7,51
Samedi	108,068	102,330	-5,31
Dimanche	105,056	101,179	-3,69

Tab. 20 – *Indicateurs de la congestion rencontrée par le réseau de banlieue (1952-1962)*[109]

Tout le problème des heures de pointe est la question du dimensionnement du réseau, qu'il s'agisse d'un réseau de transport en commun ou individuel : pour pouvoir faire face à de fortes pointes, le réseau doit avoir une capacité en grande partie inutilisée le reste de

[112] Peu de données permettent de comparer numériquement l'intensité des heures de pointe au sortir de la guerre et au début des années 1960, puisque la question n'intéressait pas les exploitants tant que le phénomène n'était pas notable. En 1963, une étude de la RATP fournit toutefois une mesure de cette intensité selon différents indicateurs (« *Statistiques du trafic routier de la R.A.T.P.* », *ca.* 1964 (ARATP, 1R 282)) :
- pour 100 autobus en circulation à l'heure la plus creuse d'une journée de semaine, il y en a, à l'heure de pointe du soir, 175 à Paris et 326 en banlieue ;
- un sondage réalisé le jeudi 15 novembre 1962 montre que pour 100 voyageurs à l'heure la plus creuse de la journée, il y en a à l'heure de pointe du soir 358 à Paris et 608 en banlieue ;
- une étude réalisée sur plusieurs lignes indique, à l'heure de pointe du soir, pour 100 voyageurs à l'heure la plus creuse de la journée, de 187 à 411 voyageurs sur les lignes urbaines et de 172 à 617 voyageurs en banlieue.

[113] Bastié (J.), *Paris en l'an 2000*, Paris, Sédimo, 1964, pp. 62-65.

[114] Voir fig 187, p. 1047, fig 188, p. 1048, fig 189, p. 1048, et fig 190, p. 1049.

[115] A Londres, l'accentuation des heures de pointe est également très forte au cours des années 1950 et surtout des années 1960 (Glover (J.), *London Transport, Buses and trains since 1933*, Shetterton, Ian Allan Ltd, 1988, pp. 42-43). Londres étudie puis adopte alors un tarif variable selon les heures, afin de favoriser l'étalement des pointes, ce que Paris n'a jamais mis en œuvre.

la journée. Ce qui se traduit par la largeur des couloirs sur le réseau souterrain se traduit sur le réseau routier par la taille du parc et les emprises foncières des dépôts. A nombre de voyageurs égal, un réseau avec une forte pointe est donc bien plus coûteux qu'un réseau avec une fréquentation étale au cours de la journée ou de l'année.

Variable / Mois	Paris			Banlieue		
	1952	**1963**	**Évolution (%)**	**1952**	**1963**	**Évolution (%)**
Janvier	39 391 392	25 636 000	-34,92	34 541 326	39 954 265	15,67
Février	37 600 874	23 698 395	-36,97	32 283 723	36 498 761	13,06
Mars	42 716 639	28 915 023	-32,31	34 767 086	41 034 110	18,03
Avril	40 926 122	26 381 232	-35,54	33 638 285	37 146 668	10,43
Mai	43 739 792	29 958 349	-31,51	33 864 045	40 818 141	20,54
Juin	41 693 486	28 169 790	-32,44	32 509 483	38 658 451	18,91
Juillet	36 833 509	24 145 535	-34,45	29 348 839	32 827 288	11,85
Août	25 578 826	14 904 651	-41,73	22 576 030	21 596 900	-4,34
Septembre	34 787 203	24 741 721	-28,88	29 574 599	35 634 885	20,49
Octobre	43 484 004	30 107 395	-30,76	35 670 127	42 329 924	18,67
Novembre	39 135 604	27 573 604	-29,54	34 541 326	39 738 296	15,05
Décembre	40 926 122	25 934 093	-36,63	35 670 127	39 954 265	12,01

Tab. 21 – *Évolution de la fréquentation mensuelle des réseaux urbains et de banlieue (1952-1963)* [116]

A ces facteurs généraux s'ajoute la dégradation intrinsèque de l'offre de transport. Il s'agit d'abord des hausses de tarifs, qui, bien que longtemps repoussées par l'État, renchérissent fortement le coût d'un mode au confort dégradé, les 6 janvier 1958 et 1er août 1960, le coût d'un trajet en autobus étant en moyenne plus que doublé en prix constants[117]. Par ailleurs, l'offre elle-même diminue, du fait de la congestion, d'une part, mais aussi en raison du manque de moyens financiers qui incite à réduire la fréquence sur les lignes. Le réseau d'autobus urbain ne connaît que de très faibles évolutions, légers remaniements de lignes ou créations de deux lignes en 1961, les premières depuis la refonte de 1945[118]. En banlieue, en revanche, le réseau est en développement, notamment en périphérie, où nouvelles lignes et réagencements de lignes existantes sont bien plus courants. L'autobus tente ainsi de s'adapter à une population qui suit un mouvement centrifuge vidant Paris et peuplant la banlieue[119].

[116] Note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283). Entre 1952 et 1963, sur le réseau urbain, le trafic du mois le plus chargé, octobre, baisse plus faiblement – -30,76 % – que celui du mois le moins chargé, août – -41,73% ; en banlieue, août est le seul mois en baisse – -4,34 % –, octobre connaissant une hausse dans la moyenne de 18,70 %. Le jeudi est le jour le plus chargé en raison de l'affluence des élèves qui n'ont pas classe ce jour-là.

[117] Lors de ces deux augmentations, le ticket de métro acheté en carnet passe de 20 F (0,31 € de 2006) à 30 F (0,47 € de 2006), puis à 0,37 NF (0,52 € de 2006), le coût d'un trajet Saint-Lazare – Opéra en autobus payé en ticket issu de carnet passe de 7,5 F (0,12 € de 2006) à 10 NF (0,16 € de 2006), puis à 0,19 F (0,26 € de 2006) tandis que celui d'un trajet Saint-Lazare – Gare de Lyon passe de 37,5 F (0,58 € de 2006) à 50 F (0,97 € de 2006) puis à 0,93 NF (1,31 € de 2006). En proportion du salaire ouvrier mensuel moyen, le coût d'un trajet court en autobus passe de 0,017 % en 1958 à 0,034 % en 1961 (voir tab. 54, p. 1014 et fig. 186, p. 1046).

Spécialiste des transports routiers et secrétaire général du Groupement syndical des transports routiers de la Seine, Jean Kritter avait jugé, dès 1959, la réforme de 1958 « *mal faite* » puisque ne permettant pas de renflouer suffisamment les caisses des transporteurs publics, ce qui explique, en partie, la succession rapide d'une seconde hausse en 1960 (Kritter (J.), « Le nouveau statut des transports parisiens », *Autocar et cargo routier*, n° 316, mars 1959, p. 11).

[118] Les lignes 29 (Gare Saint-Lazare – Porte de Saint-Mandé) et 89 (Place du Panthéon – Vanves (lycée Michelet)).

[119] La population parisienne baisse de 2,85 à 2,79 millions d'habitants de 1954 à 1962 (-2,11%). Sur la même période, celle de la Seine-banlieue croît de 2,25 à 2,84 millions (26,25%) et celle de la Seine et Oise de 1,65 à 2,28 millions (38,16%).

Variable / Mois	Paris			Banlieue		
	1952	**1963**	**Évolution (%)**	**1952**	**1963**	**Évolution (%)**
Lundi	1 293 796	910 521	-29,62	984 780	1 067 175	8,37
Mardi	1 363 241	998 941	-26,72	1 002 683	1 139 715	13,67
Mercredi	1 369 859	1 016 863	-25,77	1 008 441	1 159 667	15,00
Jeudi	1 415 248	1 032 081	-27,07	1 052 654	1 193 099	13,34
Vendredi	1 396 711	1 001 058	-28,33	1 036 663	1 161 604	12,05
Lundi à vendredi	1 367 771	991 893	-27,48	1 017 044	1 144 252	12,51
Samedi	1 353 201	894 922	-33,87	1 117 466	1 160 629	3,86
Dimanche	858 139	461 639	-46,20	918 990	685 692	-25,39

Tab. 22 – *Évolution de la fréquentation hebdomadaire des réseaux urbains et de banlieue (1952-1963)*[116]

Ainsi l'enlisement du réseau d'autobus parisien reflète-t-il la congestion croissante de l'agglomération mais également les déplacements de population et de l'intérêt des pouvoirs publics. Si elles confrontent l'ensemble des modes de transport au problème des heures de pointe, les années 1950 font donc ressortir deux failles spécifiques du réseau d'autobus : sa vitesse et sa régularité, les deux étant par ailleurs liées. C'est à ce moment de la journée, lorsque les voyageurs sont les plus nombreux, que se constitue l'image du mode, alors même que ses performances sont les plus dégradées. Reste que l'incrimination des causes extérieures, le développement de l'automobile et l'évolution des modes de vie, offre un moyen de se dédouaner à la direction de la RATP, qui adopte, face à ces questions, une attitude très passive au cours des années 1950. L'autobus parisien subit ce contexte sans connaître d'adaptation particulière, si bien qu'il perd massivement ses voyageurs.

Une réorganisation du partage modal aux dépens de l'autobus

« *1944-1954 ? C'est l'époque [...] où le Français "moyen" achève de déchausser les sabots de 1930 hérités de 1890 [...] et enfourche sa Mobylette toute neuve* », écrit le sociologue Pierre Mayol[120]. Cette idée doit être comprise aussi bien au premier qu'au second degrés. Les années 1950 sont effectivement un moment de forte évolution du choix modal, que les pouvoirs publics tentent de mesurer, avec retard. Ainsi, une étude de l'INSEE demande en 1960 aux salariés d'où proviennent leurs réticences à employer l'un ou l'autre des modes[121]. Il en ressort que les désavantages principaux de l'automobile sont liés aux difficultés de stationnement et de circulation et à l'impossibilité de partager le véhicule entre plusieurs personnes. Les transports en commun, en revanche, souffrent de leur éloignement, de la pénibilité des correspondances, et de leur manque de confort. En outre, l'attente de l'autobus est mentionnée comme le facteur spécifiquement négatif par rapport aux modes ferrés. L'équilibre entre modes provient de leurs défauts, puisque, chacun arrivant à saturation voit ses défauts exacerbés – congestion de l'automobile, confort du métro, régularité de l'autobus – et repousse ainsi tout voyageur susceptible

[120] Mayol (P.), « Consommateurs, encore un effort ! », *art. cit.*, p. 44.

[121] *Perspectives d'avenir des transports en commun de la région parisienne. Deuxième rapport, 1961-1962, 1re partie*, Paris, RATP, 1962, p. 14.

d'opter pour un changement modal[122]. L'enjeu se porte donc plus sur les défauts des modes que sur leurs avantages réels, ce qui ne se fait pas forcément à l'avantage de l'autobus.

Le décrochage de l'autobus par rapport à l'automobile est également financier, puisque malgré la politique de prix bas menée par l'État au cours des années 1950, les transports en commun accusent un renchérissement marqué par rapport au prix de l'essence à la pompe (voir fig. 94, p. 453). De 1950 à 1995, alors que le prix du carburant a été multiplié par 12,62, celui d'un trajet long en autobus l'a été par 32,80, d'un trajet en métro par 41,00 et d'un trajet court en autobus par 82,00. Plus précisément, l'essentiel de cette différence est attribuable aux Trente Glorieuses, puisque, de 1950 à 1970, le prix de l'essence a connu une croissance annuelle moyenne de 4,62 % contre 13,23 % pour le trajet court en autobus. De 1970 à 1995, en revanche, ces taux ont été respectivement de 6,74 % et 7,99 %.

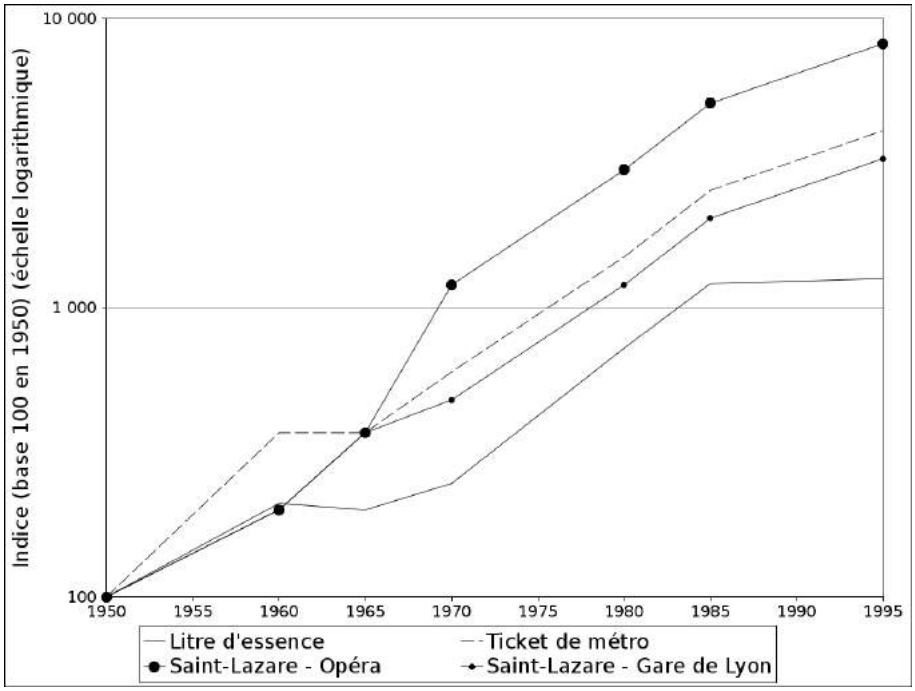


Fig. 94 – *Évolution du prix de l'essence et des transports en commun (1950-1995) (échelle semi-logarithmique, base 100 en 1950)*[123]

Les enquêtes sur les pratiques et les opinions des voyageurs alimentent un travail de modélisation de la demande de transport et de la répartition modale qui en est à ses débuts. L'une des premières est celle conduite par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP) en 1963, qui identifie l'influence de certains facteurs, à partir d'un modèle simple et des préférences révélées[124]. Plus précisément, le temps de

[122] Comme l'écrit ce rapport de la RATP, « *en pratique, c'est la saturation relative des différents points de passage ou de transition [...] qui, par les divers désagréments qu'ils donnent à l'usager, déterminent finalement le choix du transport* » (*ibid.*, p. 15).

[123] Voir tab. 53, p. 1013.

[124] Ainsi, la valorisation d'une heure marginale passée dans les transports en commun, est estimée à 2,90 F (3,61 € de 2006),

correspondance en métro est perçu comme le double de ce qu'il dure réellement, tandis que l'attente d'un autobus est perçue comme le triple de sa durée réelle. Le modèle permet de voir l'effet d'une évolution de l'offre sur la fréquentation prévisionnelle et la répartition modale. Des hypothèses tarifaires – tarif unique, tarification par zone… – sont ainsi testées. Reste que ces modèles ne prennent en compte que des facteurs aisément mesurables et modélisables – dépense monétaire, temps de parcours, correspondances, fréquence… – et laissent de côté les questions de confort, d'agrément, de sécurité, ou de trajets en boucles, du domicile au domicile, en passant par le travail, les commerces, l'école ou tout autre lieu, pour lesquels si l'automobile s'avère la plus efficace pour un maillon elle est choisie pour toute la chaîne. Plus grave encore, ces modèles passent sous silence l'attrait symbolique et social pour tel ou tel mode de transport, ce qui est pourtant un facteur décisif du choix, mais très difficilement modélisable et essentiellement versatile.

La question des transports, dans lesquels Parisiens et banlieusards passent, en 1964, 84 minutes quotidiennement, est un sujet récurrent de la presse populaire de l'époque[125]. Ainsi, *France Soir* organise en 1956 l'une des premières courses multimodales en situation urbaine réelle, dont les résultats, attestés par huissiers, sont sans appel : le *scooter* l'emporte « *et loin derrière dans l'ordre d'arrivée, le taxi, le vélo, l'auto, le métro, et enfin le bus…*[126] » Une course qui reflète le biais de la société parisienne des années 1950, que dénonça plus tard le philosophe Ivan Illich, de ne juger l'efficacité des modes de transport qu'à leur seule vitesse[127]. L'efficacité collective du tout automobile n'était pourtant pas démontrée, mais, l'autobus, dernier sur la ligne d'arrivée, risquait fort d'être définitivement relégué[128].

Les premiers signes d'une baisse de fréquentation sont visibles dès 1949, année où l'augmentation rapide de l'usage de l'automobile, notamment liée à la fin des bons de carburants et la hausse de tarif du 4 octobre 1948, se traduit par une baisse de 2,96 % du trafic sur les autobus. Le réseau parisien sombre dans un certain marasme puis une chute rapide de sa fréquentation (voir tab. 23, p. 455)[129]. La congestion, la complexité nouvelle du réseau, due notamment aux multiples sens uniques, et la possibilité qui s'offre aux

la population concernée ayant un salaire horaire de 5,50 F (6,85 € de 2006) (« *Influence de divers facteurs sur la demande de transport en autobus* », *ca.* 1963 (ARATP, 1R 282)).

[125] « *Statistiques du trafic routier de la R.A.T.P.* », *ca.* 1964 (ARATP, 1R 282).

[126] « Le scooter plus rapide que le taxi, la bicyclette, la voiture, le métro ou l'autobus », *France soir*, 5 octobre 1956. L'itinéraire rallie la porte de Champerret à la République, en passant par le Salon de l'automobile à la porte de Versailles et en marquant plusieurs arrêts, à l'heure de pointe du soir.

[127] « *Si […] le rôle premier est donné à la vitesse d'un véhicule, au lieu de l'être à la mobilité de l'individu, alors l'homme est rabaissé du rang d'architecte du monde au statut de simple banlieusard* », écrit-il en 1975 (Illich (I.), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`). Ou encore : « *on ne se sert du roulement à billes que pour produire des machines plus puissantes ; on avance toujours l'idée qu'un moyen de transport est d'autant meilleur qu'il roule plus vite, mais on se dispense de la prouver* » (*idem*).

[128] A Londres, la nouvelle structure des déplacements conduit à une situation paradoxale, puisque si, en 1961, 26 000 véhicules de plus qu'en 1957 aboutissent au centre de Londres à l'heure de pointe du matin, ce sont 13 300 personnes en moins qui y arrivent finalement (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 350).

[129] Au cours des Trente Glorieuses, le maximum de trafic sur l'ensemble du réseau routier est atteint en 1957 en raison des restrictions de carburant liées à l'affaire de Suez, mais il s'agit d'un pic conjoncturel.

couches moyennes de disposer d'une automobile condamnent l'autobus à la perte de ses voyageurs *intra muros*[130]. De 1952 à 1967, le réseau urbain voit sa fréquentation annuelle passer de 568 à 243 millions de voyageurs (voir tab. 23, p. 455 et tab. 39, p. 993).

Variable / Année	Réseau urbain	Banlieue 2 agents	Grande banlieue	Total banlieue	Nuit et divers	Ensemble
	(milliers de voyageurs)					
1952	468 317	372 316	16 418	388 734	303	857 354
1963	311 025	387 361	59 105	446 466	1 077	758 568
Évolution (%)	-33,59	4,04	260,00	14,85	255,45	-11,52

Tab. 23 – *Évolution de la fréquentation des différents types de services d'autobus (1952-1963)*[131]

Si le réseau urbain subit une hémorragie, celui de banlieue, au contraire, s'affirme comme indispensable aux populations nouvellement installées en périphérie. Dès 1957, le trafic de banlieue dépasse définitivement celui de Paris (voir fig. 87, p. 434)[132]. La croissance de son trafic est de 14,85 % de 1952 à 1963, quand celui du réseau urbain chute de 33,59 %. Il y a donc bien deux objets, l'autobus urbain et l'autobus de banlieue, dont les destins se croisent au milieu des années 1950.

En résumé, comme l'indique une note de la commission Lapébie, « *la diminution en qualité et en quantité du service offert a aggravé l'évasion naturelle du trafic au profit des transports individuels [...] qui représentent un signe de promotion sociale et donnent le sentiment d'être affranchi des servitudes des transports en commun* », tout en les accroissant[133]. Il existe donc une dimension auto-réalisatrice à ce phénomène autant que des déterminants sociaux de l'image constituée de chacun des modes, ici l'autobus et l'automobile.

Le décrochage symbolique de l'autobus

Le sémiologue Roland Barthes a longuement décrit cette véritable incarnation de la modernité automobile qu'est la DS, objet nouveau issu « *d'un autre univers* » qui possède toutes les qualités superlatives – perfection, brillance, silence... –, offre « *une gourmandise de la conduite* » et incarne « *la promotion petite bourgeoise*[134]. » Ainsi, alors que les progrès de l'automobile sont visibles, notamment en termes de confort et de *design*, les conditions de conduite des autobus TN vieillissants semblent toujours plus archaïques : « *quand il pleuvait, on en prenait plein les yeux. Il fallait aussi aider les yo-yo – les clignotants de*

[130] La congestion, par l'allongement des temps d'attente qu'elle provoque, suscite un découragement d'une clientèle habituelle de l'autobus, celle des voyageurs à petit parcours.

[131] Note RATP/1 996, *ca.* 1963 (ARATP, 1R 283).

[132] La Deuxième Guerre mondiale avait déjà provoqué un tel phénomène, en raison du très faible réseau exploité *intra muros*, mais les autobus urbains avaient repris l'avantage en 1949.

[133] *Idem.*

[134] Barthes (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, pp. 142.

l'époque – à sortir de leur réceptacle. Le pire, c'était quand on était assis sur le réservoir d'essence. On a même été "benzolés" : on avait des étourdissements, des vomissements », raconte une des premières machinistes[135].

En effet, la reprise du réseau routier après la guerre s'est faite à partir de méthodes essentiellement anciennes et de véhicules construits rapidement et à peu de frais au confort et à la fiabilité très relatifs[136]. Alors que l'automobile innove régulièrement, notamment dans son *design*, l'autobus semble être victime d'un arrêt du flux d'innovation qui l'alimentait jusque-là[137]. Son confort ne suit d'ailleurs pas le rythme imposé par l'automobile. Au contraire, la proportion de places assises à bord est réduite au fur et à mesure que les nouveaux modèles sont mis en service, sous l'effet de la logique du métro, d'une part, et de la volonté d'augmenter la capacité des véhicules, afin d'abaisser les coûts d'exploitation par voyageur, quitte à réduire la fréquence, à débit égal (voir fig. 177, p. 1035)[138]. Quand les foules se massent au Salon de l'auto pour admirer les nouveaux modèles de voitures, les autobus sont accueillis nettement plus froidement, à en croire le journaliste Robert Corvol[139].

L'autobus, comme l'ensemble des modes uniquement urbains, souffre de son manque de polyvalence, alors que la voiture s'impose simultanément comme un véhicule urbain, rural et de loisir, capable d'emmener la famille en vacances. La voirie elle-même entretient cette confusion entre la rue et la route, du moins jusqu'à ce que les premières clarifications entre trafic de transit et desserte locale soient mises en œuvre après 1965 dans le sillage du célèbre rapport commandé par le gouvernement britannique à l'expert Colin Buchanan[140].

Les dysfonctionnements du système contribuent également à son discrédit. Ainsi, les grèves de 1947, inscrites dans un climat social tendu à l'échelle nationale jusqu'à 1953, sont particulièrement marquantes, même si celle de décembre 1947 est un échec, du fait de l'hostilité du syndicat autonome au sein de la CMP, dont les membres ne participent

[135] « 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, p. 11

[136] Entretiens collectifs. Les véhicules alors mis en service sont les Renault R 4 190 et R 4 191, Chausson APH, puis SOMUA OP 5. Il existe un consensus pour juger les Chausson comme des véhicules manquant totalement de confort (voir par exemple Napoléon (Charles) et Ziv (Jean-Claude), *Le transport urbain, un enjeu pour les villes*, Paris, Dunod, 1981, p. 16). Les SOMUA, en revanche, étaient de bonne qualité.

[137] Une approche quantitative de cette idée est proposée par l'historien Mohsen Saffar Dezfouly, qui a rapporté les innovations de l'industrie de l'autobus à celles de l'industrie automobile en général (Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, p. 72).

[138] De même, à Londres, la possibilité d'augmenter le nombre de places debout est envisagée puis mise en œuvre (voir le carton NA, MT/102/220).

[139] Comme il le note, en 1951 :

> *Faut-il rappeler que les Parisiens n'ont pas été consultés quand il s'est agi de "moderniser" certaines lignes d'autobus auxquelles on a imposé des véhicules où l'on étouffe l'été, où les voyageurs, singulièrement ceux de la plate-forme, sont placés de telle façon qu'ils ne peuvent rien voir. Or ce n'est pas un mystère que ces véhicules, choisis, soigneusement en dehors de l'opinion du public, sont livrés à des prix exorbitants.*

(Celati (J.-L.) et Cavillon (P.), *Chronique de la rue parisienne. Les années 50*, *op. cit.*, p. 27)

[140] *L'automobile dans la ville, Étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines, Rapport du groupe pilote et du groupe de travail créés par le Ministre des transports de Grande-Bretagne*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1963, traduction, Paris, Imprimerie nationale, 1965, 224 p.

pas au mouvement[141]. Par manque d'électricité et de personnel, le métro est contraint de fermer. Paris est vidé de ses autobus à peine remis en service, les citadins étant ainsi forcés de ressortir leur bicyclette ou d'emprunter des camions militaires desservant les lignes de métro en surface. Les actualités cinématographiques assurent à ces images une forte diffusion et contribuent ainsi à forger l'idée d'un transport public qui peut faire défaillance[142]. D'autres conflits ont lieu les années suivantes, comme en 1951 ou en 1955, le camion de remplacement devenant une figure récurrente[143]. Signe du développement de l'automobilisme, les images filmées des grèves de 1953 et 1957 montrent des citadins apprenant l'auto-stop ou se ruant sur des voitures qui tentent de se frayer un chemin à travers des embouteillages exceptionnels[144]. Progressivement, les transports publics tendent donc à apparaître comme modes d'accompagnement, voire d'appoint, et non plus comme vecteur central des déplacements comme ils l'étaient avant la guerre.

Dans le pire des cas, ils font figure de gêne pour le développement automobile. Un des meilleurs exemples de cette situation date de 1957. Un an après son lancement, le concours organisé pour fêter la 100 000^{e} Dauphine vendue par Renault, est extrêmement explicite dans les processus de discrédit de l'autobus, parmi d'autres objets jugés archaïques. Dotée d'un litre d'essence, des femmes journalistes, puisque la clientèle visée par le modèle était les conductrices, doivent parcourir dans une Dauphine blanche une distance maximale dans Paris. Mais, comme l'explique le film du concours, plusieurs obstacles s'opposent à elles, les feux rouges, les embouteillages et « *ces vieux monstres qu'on appelle les autobus*[145]. » « *Autant d'inventions du diable faites pour retarder l'ange blanc* », qui, avec les piétons, « *cette curieuse engeance* » forment « *le martyre de tous les automobilistes*[146]. » Toutefois, la principale cible de ce film publicitaire est bien « *l'encombrement des autobus. Oh, les autobus ! C'est incroyable les jours de pluie le nombre d'enfants qu'on peut y mettre !*[147] » Et la Dauphine de débrayer rageusement, l'autobus tournant à gauche, l'accident est évité de justesse. Paradoxalement, tout en ruinant publiquement l'image de l'autobus, Renault s'impliquait alors dans le secteur industriel, la régie y trouvant un certain intérêt, devenu inavouable médiatiquement[148].

Loin des nombreuses productions photographiques, littéraires, picturales et de multiples formes artistiques qui s'attachaient à dépeindre l'autobus comme élément principal

[141] Begue (P.), *Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP 1949-1982*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michelle Perrot, Université Paris VII Denis Diderot, 1984, p. 48.

[142] Voir FI, *Grève 1947* ou INA, *Les actualités françaises*, 4 décembre 1947 et « Ni métro, ni autobus à Paris », *Le Monde*, 15 octobre 1947.

[143] Voir, par exemple, « Grève des transports, footing et auto-stop à Paris », *Le Parisien*, 17 mars 1951 ou FI, *Grève RATP 1955* et FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973.*

[144] Voir INA, *Les actualités françaises*, 20 août 1953 et FI, *Éclair journal de juin à octobre 1957.*

[145] FI, *Magazine de l'automobile n° 8.*

[146] *Idem.*

[147] *Idem.*

[148] Le parc de la RATP était alors essentiellement formé de Renault, SOMUA et Chausson. Renault avait d'ailleurs fondé SAVIEM en 1955, à partir de SOMUA, puis racheta Chausson en 1959, si bien que la régie devenait, à la même époque, le premier constructeur français d'autobus.

ou secondaire jusqu'à l'entre-deux-guerres, les autobus des années 1950 et 1960 ne font plus l'objet de la même attention. Avec la disparition du Madeleine – Bastille s'atténue la capacité de l'autobus parisien à alimenter fictions et récits. Les Trente Glorieuses marquent donc le divorce au sein de cette modernité entre deux modes, l'automobile qui incarne le futur et la société nouvelle et l'autobus qui évoque le passé et la société ancienne. L'autobus rate l'étape de modernisation de la ville que l'automobile sait parfaitement saisir et représenter[149]. Se forge donc une image archaïque de l'autobus, qui, au-delà de provoquer une chute de sa fréquentation, remet en question son utilité et sa légitimité à occuper l'espace public. Avant d'analyser ce phénomène de rejet, un aperçu du cas londonien permet de relativiser les spécificités parisiennes en dressant le constat d'une certaine similitude des réseaux de transport des deux capitales.

Londres face à l'enlisement

Le *Road Research Laboratory* engage à partir de 1947 une étude sur la circulation dans le centre de Londres, révisée annuellement[150]. La comparaison du trafic en différents points de la ville fait ressortir l'augmentation très nette de la circulation : entre 43 et 66 % de véhicules supplémentaires selon les endroits de 1953 à 1963[151]. La mesure des effets de la congestion sur les autobus n'est pas simple, puisqu'il s'agit de comparer retards et irrégularités[152]. Des méthodes statistiques autres que la simple moyenne, comme l'écart-type, sont donc peu à peu employées[153]. Les différents outils ainsi élaborés donnent des résultats très similaires, prouvant que la congestion s'accroît en fonction du trafic, à l'exception d'un palier temporaire entre 1960 et 1962. Ainsi, la vitesse commerciale baissa sur le réseau d'autobus et de trolleybus de 19,0 km/h en septembre 1947 à 16,6 km/h en septembre 1958 dans la zone centrale de Londres aux heures creuses[154]. Retards et irrégularités atteignent leur maximum à l'heure de pointe du soir, notamment le vendredi[155]. La congestion nouvelle, dégradant la fiabilité du réseau d'autobus, l'évolution des modes de vie, notamment l'accentuation des phénomènes de pointe, et la politique

[149] Comme l'a écrit le philosophe Pierre Sansot, « *les hommes s'attendrissent sur les TN qui n'existent plus : l'esthétisme peut-il faire de chaque objet un sujet d'émotion ? Les bus ont vite pris un air vieillot, contrairement aux voitures (gentillesse urbaine, jouet, films)* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 298).

[150] Haton (J. E.) et Bryant (I.), *Report on Road Research Laboratory London Traffic Survey n° 8*, Londres, Road Research Laboratory, 1959, 7 p. (NA, DSIR/12/179). Entre 1947 et 1958, le nombre d'automobiles particulières sur les voies principales considérées est passé de 435 à 660 par heure, celui des autobus et taxis de 395 à 320, la vitesse moyenne de 11,1 à 10,3 *miles*/h et le temps d'arrêt de 27 à 36 % du temps total de trajet. Les restrictions d'essence furent définitivement levées en 1950 à Londres.

[151] Goode (C.), *Values of an Index of Traffic Flow Obtained from Five Sites in London (January to December, 1963)*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 6 p. (NA, DSIR/12/189).

[152] Les premières études sur les retards dus à la congestion sont lancées en 1952 par la *Metropolitan Police* (voir le carton NA, MEPO/2/9 300).

[153] Fox (F. A.), *Congestion Indices for Central London Based on Maximum Delays to London Transport Buses (January 1963 - December 1963)*, Londres, Road Research Laboratory, 1965, 7 p. (NA, DSIR/12/191). L'écart-type permet de jauger de la dispersion autour de la moyenne d'une série de données.

[154] NA, DSIR/12/179.

[155] Pendant les heures de pointe, le temps d'attente est plus que doublé en raison des conditions de circulation (Scraggs (D. A.), *Bus Frequencies along a Route*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 5 p. (NA, DSIR/12/190)).

de déconcentration de la zone centrale de l'agglomération sont autant de facteurs expliquant cet enlisement. En périphérie, le réseau londonien parvient toutefois à développer sa fréquentation, notamment comme rabatteur sur le mode ferré.

En 1962, comme la commission Lapébie à Paris, un groupe d'étude, où siègent des représentants de la police, de LTE et du ministère des transports, est organisé pour cerner le problème et y apporter des solutions, en se fondant notamment sur une liste des points noirs de la circulation des autobus. LTE souligne d'emblée qu'une des pistes serait de réserver la priorité aux transports en commun dans certaines voies[156]. Mais la politique de ce groupe est ambivalente. Il lance à la fois le premier dispositif de priorité aux transports en commun britannique, au carrefour de *Piccadilly Street* et *Berkeley Street*, tout en mettant en place des sens uniques, dommageables pour le réseau de surface, au nom de l'« *intérêt général*[157]. »

Dans ce contexte, les efforts se concentrent donc surtout sur la compréhension des phénomènes de circulation. Un travail de modélisation est engagé, qui aboutit à des normes de calcul similaires à Paris et à Londres. Ainsi, un autobus a le même effet sur le trafic que trois voitures particulières. Aux heures de pointe, il peut transporter l'équivalent de vingt voitures mais ce chiffre est plus bas aux heures creuses. Les résultats de ces modélisations font à la fois ressortir les limites du système de l'autobus et justifient son existence[158]. Ainsi, la durée d'un trajet en voiture est environ le tiers de celle des trajets courts en autobus, la moitié de celle des trajets plus longs. En revanche, si tous les passagers du réseau d'autobus choisissaient de voyager en automobile, le réseau viaire de Londres ne pourrait pas assurer leurs déplacements. La question du taux d'occupation des automobiles, très faible, ressort donc comme un enjeu majeur[159].

Londres se trouve donc confrontée à des difficultés très proches de celles que connaît Paris, même si les problèmes spécifiques au réseau d'autobus y semblent moins aigus. Des deux côtés de la Manche, le phénomène est étudié par quelques cercles techniques sans déborder sur un espace public plus large. Au contraire, sur la chaussée, c'est bien à un recul très net de l'autobus qu'aboutissent les différentes mesures prises par les autorités compétentes, comme l'illustre le cas parisien.

[156] *Bus and Traffic Congestion Group, Minutes of the 1st Meeting held on Tuesday, 23rd January, 1962, at 2.30 p.m. at 55. Broadway*, 24 janvier 1962 (NA, MT/106/165).

[157] Traduction personnelle de la version anglaise : « *general interest* » (« *Bus and Traffic Congestion Group, Minutes of the Second Meeting held on Tuesday, 9th November, 1962, at 2.30 p.m. at 55. Broadway* », 12 novembre 1962 (NA, MT/106/165)). Le dispositif est un tourne-à-gauche réservé aux autobus (voir Lloyd (F. J.), « Traffic Engineering and Bus Operation in the USA », *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. 25, n° 4, août 1963, pp. 12-16).

[158] Smeed (R. J.) et Wardrop (J. C.), *An Exploratory Comparison of the Advantages of Cars and Buses for Travel in Urban Areas*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 18 p.

[159] En 1952, une étude montra ainsi qu'en journée l'occupation moyenne des automobiles privées était de 1,5 personne, celle des taxis de 1,8 personne, soit 0,8 passager, et celle des autobus de 22 personnes (Smith (J. K.), *Occupancy of Private Cars, Taxis and Buses at the High Holborn-Kingsway Intersection London*, Londres, Road Research Laboratory, 1952, 6 p. (NA, DSIR/27/259)).

C. Quand les aménagements urbains se retournent contre l'autobus

Effectivement, si l'automobile peut négliger voire railler l'existence de l'autobus dans certains espaces, comme le champ publicitaire, elle se heurte en revanche physiquement à lui sur la voirie. L'espace public devient alors véritablement un champ de bataille, où les positions des différents modes, essentiellement l'automobile, l'autobus et le taxi, sont défendues roue à roue, la Préfecture de police faisant office à la fois d'arbitre et de promoteur de l'automobilisation de la capitale. Si les dispositifs employés sont présents sur la chaussée depuis l'entre-deux-guerres, voire avant 1914, leur massification organise la mainmise automobile sur Paris selon une logique purement circulatoire[160]. L'analyse de trois types d'espaces en jeu – les carrefours, les points d'arrêt et les sens uniques – permet de comprendre les mécanismes d'adaptation des modes mais aussi, souvent, d'éviction de l'autobus au fur et à mesure du développement automobile[161]. Elle éclaire également les jeux d'acteurs, mêlant institutions, groupements professionnels et particuliers.

Où placer les arrêts aux carrefours ?

L'un des principaux enjeux issus des nombreux travaux visant à « *approfondir rationnellement les problèmes de la circulation* » concerne directement l'autobus puisqu'il s'agit du déplacement des points d'arrêt situés aux carrefours[162]. La guerre ayant empêché le report des arrêts après les carrefours, décidé par la Préfecture de police en 1938, la reprise du trafic à la fin des années 1940 fait resurgir le problème (voir p. 347). Une force hétérogène, portée par des riverains, automobilistes ou assureurs automobiles, demande alors le transfert de ces points d'arrêt après les carrefours afin de dégager la voirie et la vue aux véhicules y arrivant[163]. L'administration relaye cette idée, en s'appuyant sur la légitimité de la décision de 1938. Seul opposant, du moins dans le jeu d'acteurs présents, l'exploitant maintient l'idée qu'un tel positionnement imposerait fréquemment un double arrêt, l'un avant le carrefour pour la circulation, l'autre après pour les voyageurs.

Mais à partir du printemps 1947, une campagne de transferts s'engage, à la demande du

[160] La Préfecture de police rend concrète la doctrine circulatoire, en limitant au mieux les nouveaux carrefours à feu, repoussant par exemple la demande de la RATP d'équiper un carrefour important du bois de Vincennes où un accident a eu lieu entre deux autobus (lettre du directeur technique de la voirie parisienne au directeur général de la RATP du 23 juin 1959 (ARATP, 1R 184)).

[161] Aux aménagements urbains défaillants sur la chaussée, s'ajoute la pauvreté des aménagements à destination des voyageurs. L'exemple des bancs, absents des abris et potelets ou détournés de leur usage, disposés sans la moindre coordination avec les bancs de la Ville de Paris, se retrouve dans les plaintes de voyageurs et des élus, comme la conseillère gaulliste Colette Bécourt-Foch : « *[si] les stations de métro sont généreusement pourvues de bancs, il n'en est pas de même des stations d'autobus où les Parisiens doivent attendre debout dans la plupart des cas [...]. Ces attentes debout sont pénibles pour les personnes âgées ou fatiguées, dont certaines ne peuvent user du métro à cause des escaliers* » (*BMO*, 14 janvier 1957). La Préfecture de la Seine lance finalement une politique d'installation de bancs, en priorité sur les lignes à faible fréquence, qui demeura toutefois bien inférieure aux besoins.

[162] Grâce à la voiture laboratoire Geneviève, SIMCA et l'Union routière de France (URF) se sont, par exemple, lancés dans cette tâche (FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*). Les résultats de cette expérience montrèrent que circuler en automobile était encore possible dans le Paris de 1955.

[163] A cette époque, le développement de la circulation se traduit par un développement simultané du nombre d'accidents.

préfet de police[164]. La RATP résiste à ces déplacements, notamment lors des conférences sur place, si bien que le préfet de police est contraint de la sommer de ne plus opposer « *sous des prétextes divers : respect de l'équidistance entre les points d'arrêt, etc…, un refus systématique à l'application de ces mesures qui présentent un caractère d'intérêt général*[165]. » Au sentiment de légitimité technique de la RATP, il oppose donc un intérêt supérieur, dont elle se réclame également bien souvent. Ce à quoi Louis Devillers, directeur général de la RATP, répond en maintenant une position ferme et, plutôt que de s'avouer vaincu par l'automobile, préfère savoir les deux parties également lésées : « *le report des arrêts après les carrefours ne présenterait d'intérêt, au point de vue de la circulation, que si les emplacements actuellement réservés [aux autobus], avant les carrefours, étaient désormais interdits au stationnement de tout autre véhicule*[166]. » Il entretient ainsi l'idée d'un *lobby* automobile avançant des arguments de sécurité routière pour gagner des places de stationnement.

L'argument de Louis Devillers est justifié par la politique, menée par la Préfecture de police, de rabattement sur les rives de la chaussée des nombreuses stations de taxis situées au milieu des voies les plus larges. En effet, les syndicats de taxis entendent reporter l'autobus après les carrefours pour installer leurs stations sur l'espace ainsi libéré[167]. Face à cette coalition, l'argument-clé de la RATP tient toujours à sa légitimité[168] :

> *[Si] la qualité de "service public" dont se prévalent les [taxis] est reconnue par certains Conseillers Municipaux […], cette qualité ne peut être comparée à celle du transport assuré par la Régie.*
> *Il apparaît donc que les meilleurs emplacements de stationnement doivent être réservés au service du plus grand nombre et qu'en aucun cas, la Régie ne doit faire face à une Organisation concurrente.*

Pour la RATP, tout le jeu consiste à déporter le débat de l'espace de la rue vers l'espace politique, où elle croit disposer d'une position plus forte. Elle propose ainsi d'implanter ses points d'arrêt 25 m avant les carrefours, précédés des stations de taxis 15 m en amont. Ce qui représente de 70 à 100 m sans stationnement et suscite donc l'opposition de la Préfecture de police et de certains élus, ainsi qu'une réticence interne pragmatique de la part de l'ingénieur du réseau routier Henri Aguzou, pour qui, « *il est à craindre que des usagers lassés d'une trop longue attente ne se laissent tenter par la proximité d'un*

[164] D'autres arrêts sont dotés d'un potelet là où un simple candélabre était utilisé (voir le carton ARATP, 1R 251).
[165] Lettre du préfet de police au directeur général de la RATP du 17 décembre 1952 (ARATP, 1R 251).
[166] Lettre RATP/REM/342 du directeur général de la RATP au préfet de police du 26 janvier 1953 (ARATP, 1R 251).
[167] La RATP se sent d'ailleurs persécutée par l'alliance des taxis et de l'administration :

> *[Les] conférences réunies récemment permettent même de préciser que, quels que soient les emplacements en rive utilisables dans d'autres voies transversales aboutissant au carrefour, les demandes présentées tendent toutes à substituer le stationnement des taxis à celui des autobus.*
> *Cette prise de possession systématique paraît avoir reçu l'accord des Services de la Préfecture de Police qui l'estiment conforme aux dispositions retenues par le Comité Permanent de la Circulation en ce qui concerne les arrêts d'autobus.*

(rapport RATP/REM/7 172 du 8 juillet 1953 (ARATP, 1R 251))
Notons le beau lapsus que constitue l'expression « *prise de possession* » en lieu et place de « *prise de position.* »
[168] *Idem.*

moyen de locomotion plus rapide, plus confortable et à leur disposition immédiate[169]. » A l'automne 1953, alors que la Préfecture de police propose une solution intermédiaire – quelques taxis stationnés directement avant le carrefour, devant le point d'arrêt, lui-même avant la station de taxis – Louis Devillers annonce que la RATP est désormais favorable au déplacement après les carrefours[170]. Cette volte-face s'explique par une note interne d'Henri Aguzou allant à l'encontre de la position classique de la RATP en retournant tous les arguments habituels, à partir de comptages réalisés sur des carrefours et en prenant en considération le fort développement de la circulation automobile[171]. Il réalise ainsi une révolution copernicienne, la disposition des points d'arrêt après les carrefours se trouvant parée de toutes les vertus[172] :

> *[Elle] facilite [...] les correspondances, [...] facilite le franchissement des carrefours, [...] diminue les risques d'accident pour les piétons, [...] facilite la correction des arrêts, [facilite] les virages à gauche, [...] diminue les risques d'accident avec les autres voitures, [améliore] les temps de parcours et la régularité des passages [et] dégage la visibilité.*

Cette nouvelle conception marque la prise en compte par la RATP du désormais inéluctable développement de l'automobile. La congestion a rendu effectivement rare qu'un autobus s'arrête au point d'arrêt sans s'arrêter au feu, ou peu avant le feu. En outre, le risque d'accidents est accru, des voyageurs désirant monter à bord alors que l'autobus attend le feu vert[173]. Désormais la ligne directrice est donc fixée : report des points d'arrêt après les carrefours, sauf configurations particulières, qui, toutefois, demeurent nombreuses[174].

La position d'un des principaux acteurs, ici la RATP, s'est donc totalement renversée au cours de ces discussions. Soulignons que l'exploitant a d'abord réagi par habitude, défendant une position acquise et réputée la meilleure en son sein. Ce n'est que par un examen renouvelé de la situation que sa doctrine évolue et s'adapte au contexte radicalement nouveau. Le rôle d'un technicien, ici Henri Aguzou, peut donc s'avérer crucial, s'il parvient à faire entendre sa parole au sein de l'institution. De même que celui des forces extérieures au système de l'autobus, qui, si elles peuvent lui paraître hostiles *a priori*, finissent par lui faire revoir ses méthodes obsolètes. Le conflit entre stationnement et réservation d'espace au droit des points d'arrêt illustre, en revanche, l'idée que l'exploitant peut chercher à conforter sa doctrine, par de multiples moyens, légaux ou non.

[169] « *Observations sur la note R.E.M. 7472 du 8 juillet 1953* », *ca.* 1953 (ARATP, 1R 251).
[170] Lettre RATP/R/5 534 du directeur général de la RATP au préfet de police du 12 novembre 1953 (ARATP, 1R 251).
[171] « *Observations sur la note R.E.M. 7472 du 8 juillet 1953* », *ca.* 1953 (ARATP, 1R 251).
[172] *Idem.*
[173] Le report après le carrefour est moins pénalisant depuis que les arrêts sont devenus facultatifs en 1939 (voir p. 347).
[174] Malgré ces difficultés, les carrefours parisiens servent d'exemple aux carrefours londoniens dont, semble-t-il, les points d'arrêt du réseau d'autobus sont toujours plus éloignés pour des raisons de circulation (*Transport co-ordinating council for London operations group*, compte rendu de la réunion du 1er mai 1967 (NA, MT/135/78)).

Points d'arrêt et stationnement, au cœur du conflit d'usage

La question du stationnement des véhicules, autobus ou automobiles, est effectivement très discutée dès la fin des années 1940 : elle révèle un conflit d'usage pour un espace devenu rare. Si elles ne sont pas nouvelles, les plaintes pour stationnement des autobus devant des fenêtres de riverains ou des édifices particuliers, comme les écoles, s'intensifient au cours des années 1950[175]. Le conflit ouvert démarre dès la fin des années 1940. Il prend par exemple forme en août 1948 à la Bastille au terminus de la ligne 91 (Gare Montparnasse – Bastille), lorsque des voitures de personnes venues à la fête foraine stationnent à l'endroit où les machinistes ont l'habitude de garer leur autobus aux heures creuses[176]. Les cadres d'exploitation, forts de leur légitimité de service public, envisagent alors de poser un potelet leur réservant ces emplacements, oubliant un peu vite que cet espace ne leur est pas légalement attribué, ce qui justifie le refus de la Préfecture de police[177]. Dès lors le désir de la RATP de s'approprier l'espace ou du moins d'y édicter ses propres règles est récurrent et, lorsqu'il se traduit par la pose de signalisation, s'attire les foudres des autorités[178]. Forte du consensus national qui a présidé à la naissance des grands services publics, du moins en apparence, et en contraste avec les entreprises qui l'ont précédée, la RATP s'appuie sur une légitimité qui lui semble acquise et suffisante pour pouvoir, par exemple, installer des potelets sans en référer à l'administration, boulevard Davout sur le PC, dès 1949[179]. Cette attitude, tenant de l'arrogance et de la confusion des rôles entre entreprise et pouvoirs publics, ne plaide pas en faveur de l'autobus, alors que la thrombose du réseau viaire parisien s'accentue et que le stationnement semble en être la clé. Parce qu'il impose de préciser les usages et, éventuellement, de procéder à une réservation de l'espace, il révèle de façon particulièrement aiguë les conflits liés à la motorisation de la société parisienne.

Après l'épuisement des espaces résiduels, berges, contre-allées et autres abords de monuments, transformés en parkings dès l'entre-deux-guerres, les arrêts d'autobus constituent une cible prometteuse[180]. L'attaque se fait frontale lorsque, par la voix de conseillers municipaux, la demande de réduire les espaces réservés aux arrêts des autobus est formulée, puis répétée maintes fois. Dès 1951, le conseiller Pierre Benoist estime possible

[175] Voir de nombreuses plaintes dans le carton ARATP, 1R 47.

[176] Voir les échanges dans le carton ARATP, 1R 47.

[177] La loi du 3 juillet 1934 en faisait la seule autorité en charge de ces questions. Les contraintes de maintenance, qui nécessitent de procéder à des révisions techniques en pleine journée, se combinent aux contraintes de stationnement, si bien que la direction de la RATP impose à 25 % des voitures de rentrer au dépôt en cours de journée, quitte à nécessiter un surplus de personnel et à consommer du carburant supplémentaire. Ces espaces conflictuels sont donc diminués, mais les trajets haut-le-pied réalisés pour rallier le dépôt sont très coûteux et partiellement attribuables à la pression automobile (note RATP/REM du 15 décembre 1955 (ARATP, 1R 47)).

[178] En 1962, André Herzog, alors directeur technique de la voirie de Paris, rappelle à l'ordre la RATP qui procède toujours à la pose de panneaux de signalisation en parfaite illégalité (Lettre PS/DT/B/5 715 du directeur technique de la voirie au directeur général de la RATP du 29 novembre 1962 (ARATP, 1R 49)).

[179] Lettre du préfet de la Seine au président de la RATP du 28 janvier 1950 (ARATP, 1R 251).

[180] Le problème s'étale dans les médias dès le début des années 1950. Ainsi, les actualités posent la question de la transformation de l'esplanade des Invalides en parking (FI, *Éclair Journal 1952*).

de réduire de 30 m à 20 m cet espace et de créer ainsi 4 000 places de stationnement nouvelles dans Paris[181]. La Préfecture de police s'y refuse pour des raisons de sécurité et reconnaît la nécessité des 30 m pour l'accostage des autobus au plus près du trottoir à chaque arrêt[182]. Toutefois, la situation était particulièrement confuse. L'interdiction ne relevait pas du Code de la route mais d'une décision préfectorale, donc était moins connue des automobilistes. En outre, rien ne permettait de distinguer l'espace réservé. Si une matérialisation avait été mise en place durant l'entre-deux-guerres, à l'aide de blocs de grès cérame rouge aux extrémités des zones interdites, le temps l'avait souvent effacée ou abîmée (voir p. 309).

La voie était donc ouverte à toutes les contestations, les autobus étant fréquemment gênés, au milieu des années 1950, par le stationnement illicite qui leur imposait de marquer les arrêts en double file, contrairement aux consignes données aux machinistes, au détriment des voyageurs et de la circulation générale[183]. Plusieurs conseillers réclamèrent que des mesures fussent prises[184]. Différents dispositifs furent proposés, mais l'administration rechignait à investir dans cette signalisation, jugée superflue et secondaire[185]. La RATP, de son côté, estimait qu'elle n'avait pas à payer ces équipements, alors que l'administration installait à ses frais la matérialisation des parkings et des stations de taxis. En 1960, elle entreprend toutefois des essais de signalisation sur la chaussée et le trottoir dans le but de démontrer l'intérêt et la faisabilité du dispositif[186].

L'élément décisif vint paradoxalement des automobilistes eux-mêmes. En effet, plusieurs d'entre eux faisaient annuler leurs procès-verbaux pour stationnement illicite en avançant l'article R 44 du Code de la route qui stipule qu'une mesure complémentaire à ce code, ici l'interdiction de stationner édictée par arrêté préfectoral, n'est valable que si elle est matérialisée. La faille était de taille et la RATP s'en aperçut en 1962[187]. La discussion sur la matérialisation retrouva donc de la vigueur au Conseil de Paris où le gaulliste Bernard Lafay et quelques collègues profitèrent de la situation pour proposer une matérialisation au sol des arrêts réduisant de nouveau à 20 m au lieu de 30 m l'étendue de l'interdiction de stationner[188]. Ce qui fut adopté à l'unanimité par le Conseil municipal le 22 janvier 1963. Malgré un renouvellement de la proposition en 1964, la Préfecture de

[181] Question écrite de Pierre Benoist (*BMO*, 5 mai 1951). La distance de 30 m a été instituée par l'article 30 de l'ordonnance générale de police du 15 mars 1925. A une époque où il y avait moins de problèmes de stationnement, elle était assez large. Mais les autobus se sont allongés – un Renault PN de 1926 mesurait 8,19 m de long contre 10,59 m pour un OP 5 de 1950 – et il est devenu difficile d'accepter le stationnement en double file après la guerre.

[182] L'idée est de permettre à l'autobus d'approcher au mieux du trottoir, afin que son avant en porte-à-faux n'écrase pas les piétons et qu'il dégage suffisamment la circulation générale.

[183] Dès 1954, la RATP fait appel à la Préfecture de police, pour faire réprimer le stationnement illicite, en lui indiquant les zones problématiques.

[184] Voir notamment les questions écrites du conseiller Hubert Prangey (*BMO*, 25 juillet 1951) et du conseiller socialiste Michel Salles (*BMO*, 29 mai 1955).

[185] En 1955, des essais de marquage par des bandes jaunes sur le trottoir sont toutefois conduits.

[186] Note RATP/R/18 880 du 19 septembre 1960 (ARATP, 1R 251).

[187] Note RATP/14 925 du 16 octobre 1962 (ARATP, 1R 251).

[188] Question écrite des conseillers Louis Ducatel, Paul Faber, Monique Humbert et Bernard Lafay (*BMO*, 5 janvier 1963).

police maintint les 30 m et s'inscrivit alors en défense du réseau d'autobus[189]. Elle avait d'ailleurs procédé à des essais, notamment sur la ligne 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes) en 1963[190]. La RATP propose d'étendre la mesure, si possible sur la chaussée, à toutes les lignes urbaines. Elle en profite pour réitérer sa demande de décembre 1961 de faire assermenter ses propres agents en charge de réprimer le stationnement illicite[191]. Des agents, contrôleurs des voitures de régulation, sont ainsi habilités à établir des rapports de contravention sur certaines lignes[192]. La RATP gagne alors officiellement en légitimité en obtenant un pouvoir de police qui n'est, *a priori*, pas de son ressort. Elle se retrouve, en quelque sorte, juge et partie du combat pour l'espace engagé depuis l'après-guerre[193].

Ces discussions autour du marquage et du respect des points d'arrêt sont révélatrices du moment d'apprentissage que vivent les différents acteurs, machinistes, voyageurs et automobilistes. Les machinistes, habitués à naviguer au centre de la chaussée, doivent trouver leurs marques avec un nouveau matériel aux portes latérales et des arrêts bien identifiés[194]. Alors que les voyageurs sont tenus de *faire signe au machiniste*, certains machinistes ne s'arrêtent tout simplement pas lorsque des voyageurs attendent, en file, dans un couloir réel ou fictif, s'ils ne font pas de signe. Par ailleurs, de nombreux voyageurs ayant l'habitude de descendre en marche, par la plate-forme arrière, les machinistes pouvaient ainsi être amenés à s'arrêter peu avant un point d'arrêt et repartir en estimant ne plus avoir besoin de marquer cet arrêt. D'où des confusions et réactions négatives des voyageurs, face à l'arbitraire dont pouvait faire preuve le machiniste[195]. Ce manque de respect des points d'arrêt est d'autant plus dommageable que la RATP entend simultanément mener une politique d'éducation du public, par l'installation de couloirs fictifs ou réels.

Ainsi, le conflit qui se joue autour des points d'arrêt n'est pas une défaite pour l'autobus. Aux carrefours, il semble avoir gagné une meilleure position en ayant su faire évoluer

[189] Afin de gagner des places de stationnement, une autre proposition récurrente est discutée : placer les points d'arrêt sur les bateaux des portes cochères et entrées d'immeubles, afin de profiter de l'interdiction de stationner déjà existante (voir par exemple la question écrite des conseillers gaullistes Henri Pozza, Louis Boissonnet et André-Yves Breton (*BMO*, 3 octobre 1962) et la lettre de Besson à la RATP du 25 mars 1963 (ARATP, 1R 251)). Ses défenseurs arguent de la faible fréquence des autobus pour justifier leur point de vue, sans rappeler qu'un point d'arrêt nécessite également des installations fixes sur le trottoir, ou que les bateaux sont, plus souvent peut-être que les arrêts d'autobus, victimes de stationnement abusif. L'idée semble s'être finalement perdue sans avoir été étudiée par les services administratifs.

[190] Il s'agissait de bandes blanches et rouges alternées peintes sur le trottoir. Par ailleurs, elle étudie un marquage sur la chaussée, mais s'y dit plus réticente en raison des déplacements fréquents d'arrêt, ce qui n'est pas véritablement convaincant. La ligne retenue était confrontée à une situation particulièrement difficile en raison de l'étroitesse des rues traversées (rue de la Convention, rue d'Alésia, rue de Tolbiac...).

[191] Lettre du secrétaire général de la RATP au préfet de police du 9 septembre 1963 (ARATP, 1R 251).

[192] Il s'agit de la ligne 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes) et des *bus bleus* (voir p. 512). Avant l'existence de ces assermentations, les agents devaient signaler les véhicules mal garés à leur hiérarchie qui devait alors en référer au commissariat local, ce qui était d'une efficacité et d'une rapidité toutes relatives, sans se fonder sur une légitimité réelle (voir la note RATP/R/ 4 815 du 4 avril 1961 (ARATP, 1R 148) et p. 1115 pour le texte du papillon apposé par les agents sur les véhicules en infraction).

[193] La matérialisation par des lignes jaunes en zig-zag fut finalement généralisée à partir de 1976 (voir le carton ARATP, 1R 252).

[194] L'habitude est encore forte de laisser les passagers monter et descendre au milieu de la chaussée, ce que dénoncent les tenants de l'ordre automobile (voir, par exemple, la question écrite de la conseillère gaulliste Janine Alexandre-Debray (*BMO*, 17 décembre 1950)).

[195] De nombreux rappels à l'ordre sont édictés par la direction à ce sujet (voir le carton ARATP, 1R 256).

sa doctrine. En section courante, il est parvenu à défendre les 30 m qui lui sont réservés autour des points d'arrêt et à clarifier une situation jusque-là très floue. En revanche, il est un domaine dans lequel ses intérêts sont largement battus en brèche, celui des sens uniques.

Les sens uniques ou les couloirs pour automobiles

L'établissement de sens uniques avait été une solution avancée par la Préfecture de police bien avant la guerre pour canaliser puis fluidifier la circulation[196]. Ce qui avait permis à la STCRP d'établir sa doctrine : le dédoublement d'itinéraire détériore l'exploitation et, s'il est décrété, les deux sens doivent être les plus proches possibles[197]. Après la guerre, la bataille prend une ampleur nouvelle, le sens unique devenant l'outil-clé de l'amélioration de la circulation par la Préfecture de police. Dans son *Livre jaune* de 1953, elle affirme tenir compte des inconvénients de l'application des différents sens uniques, notamment concernant le réseau d'autobus. Mais dès cette époque, sur 300 km de voies empruntés par les autobus à Paris, 52 km sont en sens unique et la séparation des flux se poursuit au cours des années 1950[198]. Afin de minimiser la distance entre les deux sens de circulation, les lignes d'autobus doivent désormais à nouveau emprunter des voies étroites et encombrées, rappelant les itinéraires d'avant-guerre[199]. Les habitués voient leur trajet s'allonger tandis que les voyageurs occasionnels ne sont plus incités à prendre un mode dont ils ignorent où il passe ou renoncent à marcher longtemps pour ne parcourir qu'une section, comme cela se pratiquait souvent[200]. Les plans doivent imaginer différentes représentations de ces itinéraires dédoublés, rendant un peu plus complexe l'accès à l'information (voir fig. 95, p. 467). Comme le note la presse à l'été 1951[201] :

> *Les "sens uniques" n'ont pas dérangé les usagers du métro que leur trajet souterrain met… au-dessous de ces contingences. Il n'en était pas de même pour les familiers de l'autobus dont toutes les habitudes ont été bouleversées. Des centaines de voyageurs, habitués à leurs lignes et devenus de vieilles connaissances de leur receveur, ont dû à l'aller ou au retour emprunter des lignes où ils faisaient figure d'étrangers. Petite remarque : les voyageurs dérangés dans leur parcours habituel par l'escapade de leur autobus vers des sites où ils n'avaient que faire ont souvent fait l'économie d'une section ; ils descendent à l'endroit où l'autobus se détourne de l'itinéraire habituel et font à pied le reste*

[196] Les sens uniques étaient apparus en 1909, voire plus tôt (voir p. 138). Paris en comptait 23 en 1925, mais une vague de généralisation, pendant les années 1930 sur des axes locaux et après la guerre, notamment de 1947 à 1951, sur des axes principaux, fit croître leur nombre jusqu'à 1 532 en 1961, soit le tiers du réseau viaire (voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 276 et Merlin (P.), *Les transports parisiens*, *op. cit.*, pp. 15-16).

[197] Note STCRP/DEC/6 240 du 28 juillet 1937 (ARATP, 1R 250).

[198] Pour des détails sur la mise en sens unique des principaux itinéraires parisiens, voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 409-410.

[199] La mise en sens unique de la rue de Rivoli de 1947 à 1952 a ainsi conduit à dévier le 73 (Hôtel de Ville – Neuilly) par la rue Saint-Honoré et les 69 (Père Lachaise – Place Balard), 76 (Louvre – Bagnolet) et 96 (Gare Montparnasse – Porte des Lilas) par la rue François Miron.

[200] Au cours des années 1950, les nouveaux sens uniques suscitent des plaintes d'habitants, privés d'une desserte de proximité (voir le carton ARATP, 1R 288). Des riverains sont transformés en auxiliaires de la RATP pour renseigner les voyageurs (voir p. 1109).

[201] Corvol (R.), « Opération sens unique pour triompher des embouteillages », *Le Parisien*, 21 août 1951.

du chemin. [...] que se passera-t-il au retour des frimas [...]? Gageons que le métro connaîtra à ce moment un surcroît d'affluence...

La RATP milite donc pour un retour à un double sens dans les voies larges avec suppression du stationnement, ce qui n'est pas entendu par une administration très soucieuse de résoudre cette difficile question[202]. Le sens unique est ainsi l'exemple parfait de la façon dont le mode dominant, ici l'automobile, parvient à modeler l'espace public à son profit, et cela en vue de compenser une de ses faiblesses intrinsèques, ici la congestion. Dès lors, le mode dominé, qui ne présentait pas nécessairement ce même défaut, se retrouve lésé par un désavantage supplémentaire. Le sens unique produit donc un double décalage dans la concurrence modale en avantageant l'automobile et en rabaissant l'autobus.

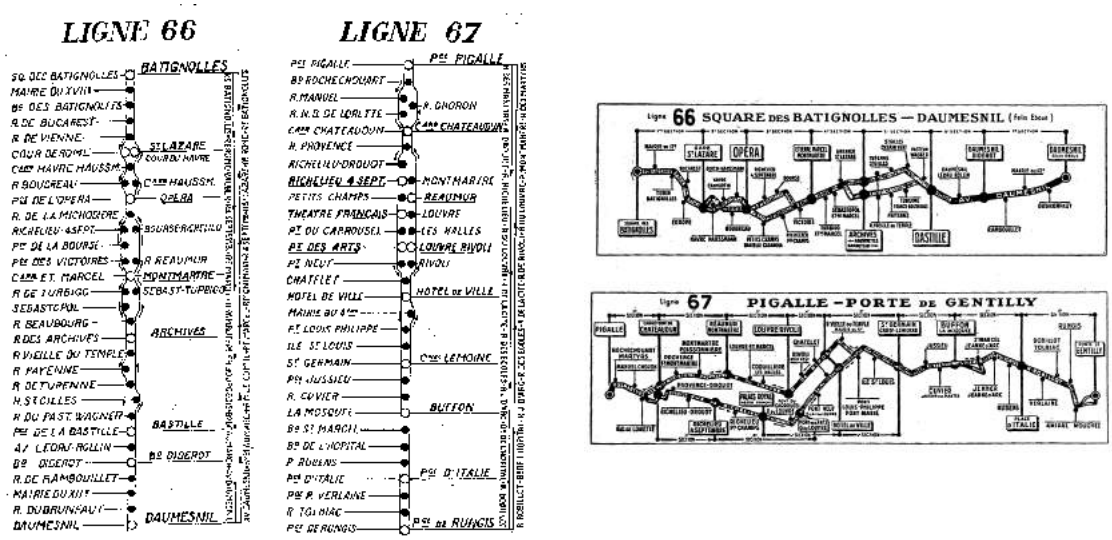


Fig. 95 – *Deux types de représentation des lignes dédoublées dans les années 1950*[203]

Une note de la RATP estime les pertes de recettes liées à l'instauration d'un sens unique dans le boulevard Saint-Germain en septembre 1954 : alors que la baisse a été de 2,6 % sur l'ensemble des autres lignes urbaines d'octobre 1953 à octobre 1954, elle s'étale de 4,5 à 14,5 % pour les lignes concernées, à l'exception de la ligne 24 (Gare Saint-Lazare – Maison Alfort), alors en développement[204]. Si elle est bien réelle, cette perte est tout de même assez faible par rapport au discours tenu par les représentants de la RATP auprès de l'administration[205]. Rapportée à la baisse colossale subie par les lignes parisiennes à la même période, soit 5,50 % par an de 1952 à 1967, elle n'en est qu'un facteur

[202] Note RATP/REM/4 478 du 11 mai 1959 (ARATP, 1R 251).

[203] A gauche : *Autobus parisien, lignes intra-muros*, Paris, Loterie nationale, 1950 ; à droite : *Autobus Paris & banlieue, tracé complet des lignes d'Autobus en 8 couleurs. Plan du métropolitain en 5 couleurs*, Paris, A. Leconte, 1954.

[204] Note RATP/REM/5 646 du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 4 juin 1957 (ARATP, 1R 283).

[205] Quelques années plus tard, en 1971, l'APUR affirme que cette baisse avoisine 40 % sans citer ses sources (Coutinho (L.), *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, p. 20).

parmi d'autres (voir p. 454). Toutefois, le parcours annuel supplémentaire imputable aux nouveaux sens uniques créés depuis 1952 était au moins de 300 000 km en 1956[206].

Ces sens uniques ont également des répercussions sur la vie urbaine, l'ambiance sonore des rues se résumant à des salves d'automobiles bruyantes, et jouent probablement un rôle dans l'évolution des Grands Boulevards, jugée néfaste par nombre d'esprits mi-nostalgiques, mi-réalistes[207]. S'il est difficile de distinguer le poids de chaque facteur dans la limitation du nombre total de sens uniques, la gêne causée aux autobus et celle causée aux riverains semblent en être les principales raisons. Toutefois, elle est parvenue à transformer une part importante de la voirie parisienne en site propre pour automobile, rejetant avant tout les piétons[208]. Alors qu'ils sont nettement moins nombreux à se trouver sur la chaussée qu'au cours des années 1920, ces derniers sont pourtant dénoncés comme l'un des obstacles majeurs au développement de la logique circulatoire automobile[209]. La « *chasse au piéton* », que décrivent les actualités filmées de *L'Éclair journal* en 1959, passe notamment par la chasse aux voyageurs sautant à bord de la plate-forme arrière des autobus, nécessairement au milieu d'un flux automobile, incarnation de l'opposition entre les deux modes[210].

La vague de sens uniques qui submerge la circulation parisienne au cours des années 1950 illustre la primauté accordée à l'automobile individuelle et révèle la légitimité attribuée à chaque mode, selon son utilité ou son image. L'autobus voit la sienne pâlir, d'autant plus que pour garantir celle de la voiture, il convient de reléguer ses intérêts.

La question des ponts, « *deux gros poids, deux mesures*[211] »

Ce sont ces mêmes questions de légitimité qui se trouvent à l'origine des discussions ouvertes à la fin des années 1950 et au début des années 1960 sur l'autorisation dont jouissent les autobus de pouvoir passer sur des ponts interdits aux poids lourds. Cette pratique courante encourage les autres poids lourds à en user de même, mais en parfaite

[206] Le comble est atteint lorsque, en 1956, des autobus arborent sur leurs flancs une publicité pour un guide de Paris, mentionnant les sens uniques, avec ce slogan : « *ne vous égarez plus* » (Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 28).

[207] Alors que Louis Chevalier estime que Paris a disparu après 1960, Mathieu Flonneau suggère de relativiser ce point de vue en posant cette question : « *Paris a-t-il été assassiné ou au contraire a-t-il digéré l'automobile ?* » (Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain" », *art. cit.*, pp. 392 et 400).

[208] Comme l'écrit Mathieu Flonneau, « *les résultats de cette politique étaient sans ambiguïté : de plus en plus, les chaussées devinrent, de facto, un site propre dévolu au flux des automobiles* » (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, p. 414).

[209] Citons ici cette théorie plus générale énoncée par Ivan Illich :

> *En une vie de luxueux voyages, une élite franchit des distances illimitées, tandis que la majorité perd son temps en trajets imposés pour contourner parkings et aérodromes. La minorité s'installe sur ses tapis volants pour atteindre des lieux éloignés que sa fugitive présence rend séduisants et désirables, tandis que la majorité est forcée de travailler plus loin, de s'y rendre plus vite et de passer plus de temps à préparer ce trajet ou à s'en reposer.*

(Illich (I.), *Énergie et équité*, *op. cit.*)

[210] L'expression et la scène sont issues de FI, *Éclair Journal d'août à décembre 1959*. Plus lyrique, ou plus réaliste, FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973* compare la situation au lâcher de taureaux de Pampelune !

[211] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 157.

illégalité, et suscite des réclamations de la part des propriétaires de camions qui ne comprennent pas en quoi le pont peut distinguer une tonne d'autobus au service du public d'une tonne de poids lourds. La situation est en fait plus complexe, puisque les machinistes devaient respecter des consignes spécifiques de vitesse et d'espacement des véhicules, ce qu'ignoraient les autres automobilistes et plaignants[212]. Pour la clarifier et parvenir à faire respecter la règle par les poids lourds, la Préfecture de police finit par édicter plusieurs restrictions de passage qui aboutissent à des détournements et dédoublements de lignes d'autobus. Double enjeu donc, celui de l'autobus assis sur sa légitimité de service public et celui des poids lourds, qui, par leur transgression des règles, finissent par imposer leur loi aux premiers[213].

Ainsi à travers différents exemples, notamment liés au stationnement et aux itinéraires, il convient de relativiser le jeu d'acteurs caractéristique du Paris de la première moitié des Trente Glorieuses. Si une opposition entre automobile et autobus est nettement perceptible, les choix ne s'opèrent pas systématiquement aux dépens du mode collectif, tandis que de la confrontation peut naître une situation nouvelle de laquelle les deux modes sortent gagnants. Toutefois ce ne sont là que quelques nuances apportées à un paysage où l'automobile dispose d'une légitimité de plus en plus assurée, alors que l'autobus perd progressivement la sienne. Peut-il s'en constituer une nouvelle, fondée sur la notion de réseau de transport en commun et de service public, grâce à son nouvel allié, le métro ?

III. Autobus et métro, une alliance de façade ?

Ayant peu à peu perdu son alliance tacite avec l'automobile, l'autobus semble avoir trouvé une nouvelle alliance, explicite, avec le métro depuis la fusion de 1942. Pour autant, une fois évacué le climat peu propice de l'Occupation, la réunion des deux exploitations ne s'opère pas facilement. Les deux mondes, contraints de ne plus en former institutionnellement qu'un seul, vivent des relations tendues au sein de la RATP. Ou plus exactement l'autobus, perdant de l'opération voulue par Jean Berthelot, se voit adjoindre un partenaire encombrant, ancien rival et dominateur, qui tente progressivement de l'assimiler, en lui imposant ses modes d'exploitation, et de le marginaliser dans les pratiques des voyageurs.

[212] Au passage d'un pont, les phénomènes de vitesse et d'accélération jouent un rôle important dans l'usure de l'ouvrage.

[213] Voir le carton ARATP, 1R 187 sur les échanges à ce propos entre 1958 et 1965. Les lignes 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes) et PC, par exemple, sont ainsi dédoublées au passage de la Seine à l'Ouest sur les ponts Mirabeau et d'Auteuil, remplacé par le pont du Garigliano en 1966. La situation évolue dans un sens favorable aux autobus et poids lourds au fur et à mesure que les ponts sont renforcés ou reconstruits.

A. La RATP, entreprise unique aux moyens limités

Au sein du nouvel exploitant des transports parisiens, les deux modes, contraints à affronter une adversité, notamment financière, ne semblent effectivement pas placés sur un pied d'égalité. La domination du métro est plus que palpable : elle s'affiche de l'organigramme aux logos, du vocabulaire aux pratiques professionnelles.

Une contrainte financière écrasante

Comme l'a montré l'historien Michel Margairaz, la première décennie de la RATP, réglée par la loi du 21 mars 1948 issue d'un compromis politique tendu entre communistes, socialistes et gaullistes, alors qu'explosait le consensus de la résistance, fut une période extrêmement délicate pour la jeune entreprise, du fait de quatre contraintes spécifiques : contrainte de service public pour ses voyageurs, contrainte sociale pour ses employés, contrainte économique de modernisation et contrainte financière face à l'État et aux collectivités[214]. Si la RATP parvient à répondre aux contraintes sociales et de service public, elle abandonne en revanche la contrainte économique, renonçant à toute modernisation, et n'assume aucunement la contrainte financière. Prise dans un jeu où les tarifs lui sont imposés par l'ORTP, donc l'État soucieux de ne pas favoriser l'inflation, tandis qu'elle doit assumer une offre de transport toujours plus onéreuse, la RATP ne parvient pas à équilibrer son budget, l'État et les collectivités publiques limitant d'ailleurs leur participation à 15 % des recettes, conformément aux dispositions de 1948. A partir de 1957, il y a donc effondrement du système de financement des transports parisiens, jusqu'à la refonte de 1959 (voir p. 593). Ainsi, la situation de la RATP au cours des années 1950 est-elle largement dépendante d'une volonté de lutte contre l'inflation et d'octroi de tarifs sociaux, pour les familles nombreuses et mutilés, bénéficiant de 50 % de réduction, les élèves, les étudiants et les apprentis, au risque de sacrifier les investissements, voire l'exploitation elle-même[215]. Les réseaux parisiens sont ici victimes de leur statut national et du fait qu'ils incarnent le produit de consommation quotidienne typique, ce qui rend les décideurs politiques très prudents à leur sujet[216]. Il en résulte un décrochage global de la RATP, notamment face à une automobile vers qui affluent les principaux crédits publics. Pour autant, alors que le réseau routier perd 39,38 % de sa fréquentation de 1948 à 1968, passant de 896 à 543 millions de voyageurs, le métro ne voit pas sa situation évoluer profondément au cours de la période, puisque son trafic reste plutôt stable

[214] A ce sujet, voir Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 23, 1987, *passim* et Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 207-222.

[215] Sur les différents tarifs sociaux, voir Boyer (D.), *Tarification RATP, historique*, Paris, RATP, 2005, pp. 67-68.

[216] Il est d'ailleurs montré, à l'époque, que la réaction des voyageurs aux hausses tarifaires est ressentie comme plus forte que ce qu'elle n'est réellement, du fait du caractère public, réel ou supposé, de ces biens particuliers (Roux (R.), « Variations sur une demande différentielle : tarif et trafic au métro de Paris, 1948-1950 », *Revue économique*, vol. 6, n° 4, 1955, pp. 642-652).

entre 1,028 et 1,202 milliards de voyageurs entre 1950 et 1974 (voir tab. 39, p. 993). Si une évasion de trafic vers l'automobile a probablement lieu, elle est vraisemblablement compensée par un certain report, non chiffré mais constaté, du réseau routier vers le réseau ferré[217].

Ainsi, autobus et métro se trouvent confrontés à des difficultés communes tout en étant rendus solidaires par leur attachement institutionnel et financier. Néanmoins, leur solidarité semble être, au moins au cours de la première moitié des Trente Glorieuses, essentiellement théorique, face à de puissantes réticences professionnelles.

Fusion théorique et réticences professionnelles

Le discours officiel tenu par la RATP sur la fusion entre réseaux de surface et souterrain admet que rien ne fut réellement entrepris sous l'Occupation, mais souligne en revanche qu'une parfaite synergie fut trouvée au cours des années 1950[218]. La situation est en réalité bien plus complexe. Plusieurs éléments fondaient toutefois l'union des deux modes, métro et autobus, dès 1942 : unification de la compagnie, base tarifaire unique, homogénéisation des statuts du personnel... La création de la RATP a accentué les liens entre les réseaux, autobus et métro étant entrés dans un jeu financier prévoyant, implicitement, que le réseau ferré devait combler les déficits du réseau de surface[219]. Par ailleurs, la fusion a permis de réduire les effectifs de 8 000 agents, soit environ 20 % du personnel dès la fin 1949. Plus ironiquement, très rapidement, autobus et métro entrèrent de façon solidaire dans un âge sombre que les deux modes subirent ensemble, leurs retards technologiques les conduisant à une véritable archaïsation, du fait de la situation financière de la RATP.

A cette union de façade répondent de lourdes divergences entre les deux réseaux au sein de la RATP, qui ne commencèrent à s'estomper qu'à la fin des années 1960. Lors de la fusion, la CMP avait simplement créé une direction du réseau routier en charge des activités de la STCRP (voir p. 406). Cette organisation est conservée au sein de la nouvelle RATP. L'héritage de la rivalité entre les deux compagnies et de leur impossible coordination avant la guerre est donc parfaitement lisible, dans les structures comme dans les appellations. Ainsi, l'utilisation du terme *STCRP* ou *TCRP* pour désigner l'entité exploitant les autobus est très courante sous l'Occupation comme après la guerre, y compris après la création de la RATP, par écrit et dans des milieux professionnels[220]. Il est même très rare de croiser le terme *CMP* lorsqu'il s'agit du réseau de surface. Les autobus, ce sont

[217] Voir note 267, p. 483.

[218] Voir par exemple « 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 9. Une célèbre photo, reprise dans plusieurs publications internes, symbolise cette union nouvelle entre autobus et métro en montrant un autobus proche d'une trémie du métro *Daumesnil* (voir *Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, Paris, RATP, 1974, p. 3).

[219] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 209-210.

[220] En attestent notamment des annotations portées sur des coupures de presse de l'après-guerre par les propres services internes de l'exploitant et les articles eux-mêmes (voir le carton ARATP, 1G 8). Voir aussi p. 1109.

les TCRP[221]. De même, l'expression *les transports en commun* est encore employée pour désigner uniquement les transports de surface au moins jusqu'à la fin des années 1950, probablement du fait de l'héritage de l'acronyme STCRP[222].

Sur le plan financier, la solidarité espérée entre les deux modes s'avère rapidement vaine. Initialement, le délabrement du réseau d'autobus a imposé de centrer l'effort sur ce mode, notamment aux dépens d'un métro qui avait montré sa robustesse au cours du conflit, mais était également vieilli. Par la suite, les faibles tarifs imposés par l'État au cours des années 1950 n'ont pas permis au réseau ferré de reverser ses bénéfices pour combler les déficits du réseau routier[223].

Ces difficultés ne sont pas niées à l'époque, mais elles apparaissent en 1950 comme pouvant être dépassées. Ainsi, le *Bulletin d'information et de documentation* de la RATP, après avoir avoué que « *la fusion des exploitations [avait été] réalisée en 1942 par suite de la disparition du plus grand nombre des autobus* », explique la situation[224] :

> *En premier lieu, les Réseaux ferré et routier ne sont pas concurrents mais complémentaires, le Réseau routier étant pour une grande part, l'affluent du Réseau ferré, surtout en banlieue. [...] En revanche la fusion des exploitations et la réduction du Réseau routier ont donné lieu à de sérieuses difficultés ; au fur et à mesure des fusions de services, des excédents d'effectifs se sont révélés qu'il a fallu progressivement résorber ; l'arrêt du recrutement pendant plusieurs années a élevé l'âge moyen des agents [...], sans parler des troubles moraux provoqués par l'intégration, dans un même cadre, de personnes d'âge moyen différent et formées à des méthodes très différentes.*

Réseau jugé comme secondaire par les cadres du métro, l'autobus ne peut que se trouver assujetti au réseau ferré, dans les structures et les mentalités, comme dans l'organisation de l'offre de transport. Ainsi, parmi les directeurs généraux de l'après-guerre, seul Charles Legrand est issu du réseau routier, à une époque de reconstruction du réseau (1949-1952)[225]. Il est probable que cette logique s'applique également aux cadres intermédiaires, mais il ne s'agit ici que d'une hypothèse qu'aucune étude ne vient étayer. Si les agents du métro perçoivent peut-être encore l'image d'un réseau d'autobus collaborateur, ceux de la surface sont contraints, en nombre, de *descendre au ferré*, c'est-à-dire de servir

[221] Nous n'avons pas noté le même phénomène lorsque la STCRP a remplacé plusieurs compagnies dont la CGO en 1921.

[222] Deux titres issus du milieu des transports lui-même en attestent : Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, publié en 1956 et consacré aux seuls transports de surface, et Benedetti (J.), *Le métropolitain et les transports en commun parisiens. Extrait de la conjoncture économique dans le Département de la Seine pour le troisième trimestre 1958*, Paris, Imprimerie municipale, 1958, 46 p. A la Libération, la distinction, issue de celle entre CMP et STCRP, était courante, comme le prouve cet extrait de journal : « *tout le monde comprend le rôle important que jouent dans l'activité de la capitale les transports urbains et le métro* » (Merle (F.), « Les problèmes de la renaissance française. Les transports de la région parisienne peuvent et doivent s'améliorer », 2 novembre 1944 (ARATP, 1G 8)).

[223] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 209-210.

[224] « Rapport établi par le Conseil d'Administration, sur l'activité de la Régie Autonome des Transports Parisiens en 1949 », *BID*, novembre 1950, p. 7.

[225] Pour la répartition des directeurs de la RATP en fonction de leur réseau d'origine et leur formation, voir Mathio (J.-C.) et Ribeill (G.), *Aspects qualitatifs et quantitatifs de l'évolution d'une entreprise publique de transports (1949-1985)*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 26, 1987. Les auteurs montrent notamment comment le réseau ferré est choisi par les polytechniciens tandis que les ingénieurs des Arts et Métiers optent largement pour le réseau routier. Les centraliens se partagent entre les deux réseaux.

le réseau souterrain, expression qui reflète l'estime qu'ils en ont[226]. Autant de traces de divergences profondes entre deux cultures contraintes de cohabiter au sein d'une même entité. Leur étanchéité semble durable et se trouve même reconnue par Jean-Paul Bailly, principal adjoint de Christian Blanc, alors président-directeur général (PDG) de la RATP, dont la réforme espérait donner une unité à l'entreprise au début des années 1990[227] :

> *Sous terre, un monde réglementé, où l'obéissance était la condition de la sécurité ferroviaire, un monde très isolé de l'extérieur, froid, métallique, masculin. En surface un monde plus fluide, plus aléatoire, ouvert sur la ville, moins technique, moins obsédé par la sécurité, exposé à la concurrence et plus soucieux de la gestion.*

Pour certains agents, il a fallu « *quatre ou cinq ans pour se dire RATP* », pour d'autres, « *il y avait de la concurrence* » et « *l'étiquette se garde* » donc beaucoup plus longtemps, malgré la notion de service public commune aux deux réseaux ; si bien que l'identité de chaque réseau ne pouvant s'effacer, elle devint une fierté : « *ils le clamaient qu'ils étaient du réseau routier ou du réseau ferré* », affirme un ancien agent des services généraux[228]. Les relations entre agents des deux réseaux étaient de toute façon essentiellement restreintes aux rencontres qui pouvaient avoir lieu lorsqu'un machiniste ou receveur *disponible* occupait un poste de buraliste dans un guichet du métro.

La direction de la RATP, confiée à des cadres du réseau ferré, affiche donc un certain mépris pour l'autobus, reflété par la communication, interne comme externe, de l'entreprise. Ainsi, le logo adopté par la nouvelle entité dès 1949 représente-t-il un *M* inscrit dans un cercle, barré par le sigle *R.A.T.P.* (voir fig. 96, p. 474)[229]. L'image est explicite et, si le métro est encore symboliquement inscrit sous le nom du nouvel exploitant, le réseau de surface a totalement disparu[230]. Ce qui tranche avec l'affiche londonienne de 1946, présentant une chaîne d'anneaux liés les uns aux autres, chacun figurant l'un des modes du système[231]. Il faut attendre 1955 pour qu'un autre logo, fasse disparaître cette hégémonie du métro, au profit du contour géographique de Paris, ce qui laissait encore transparaître l'identification entre la RATP, la capitale et son métro, « *ce moyen de transport éminemment parisien* », selon l'expression contemporaine de l'écrivain Ray-

[226] Ces mutations sont notamment liées à la diminution du nombre pléthorique de lignes parisiennes à la Libération. Citons ici ce jugement d'un receveur devenu poinçonneur : « *il y avait les courants d'air, on respirait mal à cause de la poussière et la lumière était voilée* » (« 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 10). Les agents du réseau routier avaient d'ailleurs l'habitude de désigner leurs collègues du métro par l'expression *les rats*.

[227] « La révolution Blanc », *La vie du rail*, n° 2 335, 5-11 mars 1992. L'article précise d'ailleurs :

> *[La RATP, c'est] le public et le privé. Le métro et l'autobus. Le fer et la route. Presque l'eau et le feu. [...] Deux mondes qui se sont retrouvés un jour comme frère et sœur. Mais le grand frère, c'était le métro, et il a peu à peu imposé son mode de fonctionnement à la petite sœur. L'histoire de la RATP est faite de cette juxtaposition d'un monde de surface et d'un univers souterrain. Mais pour une fois les dominants étaient ceux d'en bas.*

(*idem*)

[228] Entretiens collectifs et avec M. Le Nay.

[229] Sur la notion de logo et son histoire, voir Heilbrunn (B.), *Le logo*, Paris, Presse universitaires de France, 2006, 127 p.

[230] L'image n'est d'ailleurs que la reprise d'un logo dessiné pour le métro dans les années 1930 représentant un *M* inscrit dans un cercle barré du terme *METRO* (voir par exemple PRATP, LE 315).

[231] Voir Green (O.) et Taylor (S.), *The Moving Metropolis, A History of London's Transport since 1800*, Londres, Laurence King Publishing, 2002, p. 220.

mond Queneau, au détriment de la banlieue, cette fois[232]. Ce n'est qu'en 1960 qu'un logo, plus neutre du point de vue des modes et de la géographie est adopté, le terme *R.A.T.P.* barrant un simple disque rouge ceint d'une couronne bleue, représentation schématique d'une ville-centre et de sa périphérie[233]. Ce n'est qu'avec l'arrivée du RER, en 1977, que la RATP abandonna ces couleurs trop parisiennes.

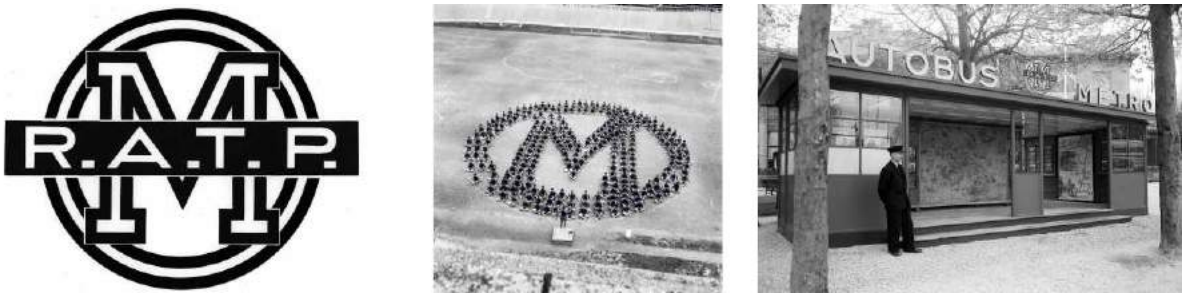


Fig. 96 – *Dessin et usages du logo de la RATP (1949)*[234]

Ce *M* qui semble résumer l'activité de l'entreprise à ses débuts s'insérait déjà jusque sur les tickets d'autobus, pourtant distincts de ceux du réseau ferré, dès 1947[235]. Les documents internes et certains documents destinés à l'extérieur traitent d'ailleurs systématiquement du *Métro* avec une majuscule face au simple *réseau routier* en minuscule. Autre exemple de cette hiérarchie des modes, visible à l'extérieur, la campagne publicitaire réalisée par Siné en 1953 pour le compte de la RATP. Si elle attaque les autres modes de transport, elle n'épargne pas l'autobus (voir fig. 233, p. 1168). Les slogans vantent une rapidité et une ponctualité que seul le métro semble capable d'assurer[236]. Tandis que s'il évite les accidents et les problèmes de stationnement, l'autobus ne peut mettre en avant qu'une seule qualité : « *en prenant* ***l'autobus*** *vous admirerez le paysage...* » (voir fig. 92, p. 444).

La communication extérieure reflète ici une situation interne dans laquelle les qualités reconnues aux modes de transport sont celles du métro. S'engage dès lors un mécanisme

[232] Queneau (R.), *Zazie dans le métro*, Paris, Gallimard, 1959, p. 14. Ce logo est employé dans la campagne confiée à Siné (voir fig. 92, p. 444).

[233] Ce logo est employé dans l'affiche en faveur d'Orly (voir fig. 101, p. 501). Ces logos successifs, très différents de ceux de la CMP et de la STCRP, d'inspiration respective art nouveau et art déco et qui étaient demeurés immuables, sont l'adaptation parisienne du fameux logo londonien (voir fig. 72, p. 319). A Londres, l'histoire de ce symbole traduit un esprit multimodal très précoce. Le *roundel*, tel qu'il est surnommé, est hérité de la roue de l'omnibus, signe choisi par la LGOC pour distinguer ses véhicules en 1905. Il ne fut adopté et adapté par l'univers du métro qu'à partir de la Grande Guerre, lorsque l'*Underground* regroupa réseaux ferrés et réseaux routiers. Dès lors, il se révéla très malléable, étant décliné sur les différents modes et dans différentes couleurs, inspirant de multiples idées graphiques et copié dans le monde entier. A ce sujet, voir Lawrence (D.), *A Logo for London. The London Transport Symbol*, Harrow, Capital Transport, 2000, 112 p.

[234] De gauche à droite : monogramme de la RATP en 1949 (PRATP, 18 229), figure réalisée par les apprentis de la RATP au stade de la Croix de Berny le 28 mars 1953 (PRATP, OS 3 912) et stand de la RATP à la Foire de Paris le 28 avril 1951 (PRATP, 20 208).

[235] Les tickets d'autobus sont marqués d'un *M* bien plus lisible que les vagues formées par la répétition des termes *réseau routier* qui lui sont adjointes (*100 ans de bus. Un siècle au service des Franciliens*, Paris, LBM, 2006, p. 141).

[236] En voici quelques-uns :
- « *Si vous êtes pressé prenez le* ***métro*** » ;
- « *Restez encore au lit... vous prendrez le* ***métro*** » ;
- « *Évitez les embouteillages... en prenant le* ***métro*** » ;
- « *Pour être exact un seul moyen : le* ***métro***. »

d'hybridation de l'autobus, qui s'efforce de ressembler progressivement au métro, quitte à perdre ses qualités propres.

B. Marginalisation et hybridation de l'autobus

Effectivement, au sein de l'entreprise unique, les relations entre agents et services des réseaux routier et ferré ont des répercussions sur la conception des modes de transport eux-mêmes. La problématique de l'autobus est alors celle de la marginalisation que risque de provoquer le maintien dans sa propre identité, ou au contraire, l'échec d'une tentative d'imitation du métro dont il n'aurait pas les moyens. Il se trouve ainsi pris dans un processus de cannibalisme du métro qui devient la référence majeure du monde des transports en commun, aussi bien pour les décideurs et les techniciens que les voyageurs.

La *distinction* involontaire de l'autobus[237]

L'élément le plus visible de ce cannibalisme se rapporte aux tarifs relatifs des deux modes. Ainsi, effectuer un trajet de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon en 1951, coûtait à l'ouvrier professionnel parisien 1,80 % de son salaire quotidien en autobus, contre seulement 1,01 % en métro[238]. Dans la droite ligne de l'esprit ayant conduit à la réforme tarifaire de 1941, les cadres du réseau ferré se révèlent très soucieux de ne pas créer de concurrence au métro. La volonté des acteurs dépasse les considérations sur la rentabilité de chacun des modes, puisque, comme le montrait une comparaison effectuée en 1937 par l'administration, selon les indicateurs retenus, l'autobus ou le métro pouvait être considéré comme le plus rentable (voir p. 325). L'idée d'un métro garantissant des prix bas en raison de ses fortes économies d'échelles ne doit pas ici cacher la réalité d'un réseau restreint pour l'essentiel à Paris *intra muros* face à une population croissante en banlieue. Elle devrait donc se contenter d'une comparaison entre métro et autobus *intra muros*, ce qui est trop court, puisque la rentabilité du réseau routier parisien dépend en partie de l'existence du réseau de banlieue, permettant de substantielles économies d'échelle : formation du personnel, commande et entretien du matériel, frais de structure… Les éléments en jeu sont donc plus complexes qu'il n'y paraît.

La volonté de distinction entre autobus et métro ne se limite pas à la grille tarifaire et plusieurs éléments viennent alimenter la constitution de l'autobus comme mode non destiné au plus grand nombre[239]. Ainsi, l'arrêt des autobus le soir à 21 h, décrété avant la guerre et conservé par l'ORTP, alimente l'idée que le réseau de surface est superflu, le

[237] Bourdieu (P.), *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979, 670 p. Nous empruntons ici la notion du sociologue Pierre Bourdieu, non dans toute son ampleur, mais dans l'acception restreinte de la nécessité imposée à chaque mode de transport de naviguer dans un monde où il convient à la fois de se fondre dans le paysage tout en s'y faisant remarquer.

[238] Voir tab. 43, p. 998.

[239] Notons que les carrosses à cinq sols étaient officiellement interdits aux couches les plus populaires de la société.

métro étant perçu comme suffisant. De même, certains quartiers populaires, notamment Ménilmontant et Belleville, furent quasiment abandonnés par le réseau routier dans sa nouvelle configuration de 1945, laissant supposer que les couches populaires de la société devaient emprunter le métro (voir fig. 89, p. 436).

Cette politique s'inspire plus du souci d'assurer au métro une forte fréquentation que de celui de réhabiliter une certaine distinction sociale de l'autobus qui pourrait répondre au constat que l'écrivain Gustave Flaubert livrait en ces termes à son amie Louise Colet au milieu du XIX^{e} siècle : « *depuis l'invention des omnibus la bourgeoisie est morte ; oui, elle s'est assise là, sur la banquette populaire, et elle y reste, toute pareille maintenant à la canaille, d'âme, d'aspect et même d'habit*[240]. » Ainsi, l'autobus se retrouve pris en tenaille entre le métro qui entend capter sa clientèle populaire et l'automobile qui se démocratise. Rappelons qu'en 1946 Pierre Lefaucheux, alors patron de Renault, autre régie nationale, déclarait : « *il faut que disparaisse cette notion vraiment périmée de l'automobile objet de luxe restant l'apanage des privilégiés de la fortune*[241]. » A l'opposé exact du destin que la direction de la RATP réserve à ses autobus.

Si le terme *luxe* est employé par l'un des cadres de la CMP dès 1942 pour décrire ce que devrait être l'autobus, cela ne signifie pas que les voyageurs à bord étaient les plus aisés, mais simplement que tout fut fait pour que leur intérêt financier fût de choisir le métro et non l'autobus (voir p. 415). Le caractère confortable et prétendu luxueux de l'autobus se trouvant d'ailleurs démenti par les difficultés croissantes liées à la congestion que connaît le réseau au cours des Trente Glorieuses.

Supposé ne pas répondre à la demande massive des déplacements pendulaires, l'autobus ne doit donc servir qu'à d'autres usages, par définition plus divers et moins faciles à définir et calibrer. Ce qui pose la question des méthodes de conception de l'offre de transport, un domaine dans lequel l'autobus se trouve, encore une fois, désavantagé.

L'autobus victime des méthodes de conception de l'offre

L'autobus parisien se retrouve effectivement victime involontaire de l'intérêt porté par élus et techniciens à l'expansion de la région parisienne, et donc à la banlieue, et l'utilisation de critères pour les décisions d'aménagement qui lui sont peu favorables. Ainsi, alors que les choix d'investissement s'opèrent le plus souvent entre infrastructures routières et ferroviaires, donc entre autoroute et électrification de voies ferrées puis métro régional, l'autobus sort progressivement du champ des possibles. Il est victime de sa réputation de souplesse et du fait qu'il ne semble nécessiter aucune infrastructure particulière.

Les projets de développement des transports s'intéressent en effet au réseau ferré et à

[240] Flaubert (G.), *Correspondance*, Paris, Conard, 1926-1933, vol. 4, p. 21.
[241] Mayol (P.), « Consommateurs, encore un effort ! », *art. cit.*, p. 42.

l'amélioration de l'offre en banlieue par une combinaison entre réseaux ferré et routier[242]. L'autobus parisien se trouve donc marginalisé. Ainsi, le PADOG de 1960 fonde la politique des transports publics sur l'idée de métro régional. Le métro, à la mode parisienne, est effectivement incapable de suivre une urbanisation galopante, de par sa faible interstation, sa faible vitesse, sa faible capacité et son tarif unique. De son côté, s'il est évoqué, l'autobus est toujours systématiquement écarté car jugé trop coûteux, du fait des frais de personnel, et trop rapidement saturé[243] :

> *En revanche, [il] ne [demande] que des dépenses faibles d'infrastructure et [présente] une grande souplesse d'adaptation. Les réseaux d'autobus ne doivent donc assumer, à l'égard des transports ferroviaires, qu'un rôle complémentaire ; mais celui-ci est double, d'une part, ils rabattent les voyageurs de banlieue sur les moyens de transport à gros débit [...] d'autre part, leurs mailles plus resserrées s'inscrivent entre les lignes des chemins de fer, et en complètent le réseau, pour donner sensiblement à tous les habitants de la région desservie un "potentiel de mobilité" convenable. Les lignes routières précèdent les voies ferrées pour faire face aux besoins de transport dès qu'ils se manifestent.*

L'autobus sert à augmenter le potentiel de mobilité de chacun, qui demeure évidemment libre de l'utiliser ou non. La définition même du mode n'est donc pas autonome. Par exemple, la distinction entre réseau de Paris et réseau de banlieue est justifiée par « *la variation brutale de charge qui se produit à la première station du métropolitain rencontrée* » qui rend l'exploitation d'une ligne Paris-banlieue coûteuse et peu efficace[244]. Comme le poursuit le programme de la RATP de 1962, « *le réseau de Paris tend à compléter le métropolitain ; traversant les secteurs compris dans les mailles du réseau ferroviaire, il offre des liaisons différentes de celles obtenues par les lignes du métropolitain*[245]. » Les choix faits à la Libération sont donc pleinement confirmés[246].

Le processus d'éviction de l'autobus est également lié à l'importance du phénomène des heures de pointe dans la conception de l'offre de transport. En 1961, une étude de l'INSEE fait ressortir que les *migrations alternantes* représentent 77 % des déplacements réalisés en chemin de fer de banlieue, 65 % de ceux effectués en métro, mais seulement 51 % des trajets en autobus[247]. La spécificité de l'autobus est donc assez nette et constitue en tant que telle une faiblesse dans un contexte où les enquêtes s'intéressent avant tout aux déplacements domicile-travail des salariés, puisque, les heures de pointe se renforçant, ce sont elles qui suscitent les plus gros volumes instantanés de voyageurs et imposent le dimensionnement du réseau[248]. Cette logique, imprégnée de l'esprit du réseau ferré où le

[242] Voir, par exemple, *Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, *passim.*

[243] *Ibid.*, p. 16.

[244] *Ibid.*, p. 26.

[245] *Idem.*

[246] Quant à l'autobus de banlieue il sert au rabattement sur le métro et le réseau ferré régional, dessert quelques lignes de rocade et doit également assurer un service de « *"cabotage"* » le long des lignes ferrées de banlieue (*ibid.*, pp. 27-28).

[247] *Les déplacements journaliers des travailleurs dans l'agglomération parisienne*, *op. cit.*, 175 p. Soit respectivement 850 000 déplacements sur 1 100 000, 2 340 000 sur 3 600 000 et 1 430 000 sur 2 800 000. La notion même de *migrations alternantes* fut introduite par le statisticien Michel Huber dans les années 1930.

[248] Les exemples de pointe mis en avant par la RATP concernent d'ailleurs uniquement le réseau ferré, comme la ligne

dimensionnement renvoie également au dessin des espaces ouverts aux voyageurs, s'inscrit ainsi en décalage avec ce que sont les pratiques de l'autobus, beaucoup plus complexes que celles des modes ferrés. L'attention, et donc les crédits, étant portés sur la pointe, la logique de débit régnant sans partage, le réseau de surface, qui apparaît comme le mode des autres motifs que professionnels et aussi, peut-être, d'un autre public, ne pouvait plus faire valoir sa différence, face à un appareil statistique défavorable.

En outre, l'autobus est aussi relégué pour des questions de vitesse. Dans une société de l'autoroute et de l'avion, telle que la France des Trente Glorieuses, la vitesse est effectivement l'un des principaux critères de choix pour le développement des modes de transport par les sphères politico-techniques françaises[249]. Perçu comme un mode lent et à la vitesse commerciale en baisse, l'autobus ne bénéficiait donc pas d'un *a priori* positif. Retenir cette notion, simple à mesurer, eut pourtant tendance à cacher des facteurs plus complexes intervenant dans le choix modal. Ainsi, comme l'a montré une étude au début des années 1960, pour les banlieusards arrivant aux gares parisiennes en 1959-1961, le choix entre le métro et l'autobus pour poursuivre leur chemin s'opérait avant tout selon le nombre de changements en métro et la fréquence des autobus, plutôt qu'en fonction de la vitesse réelle ou perçue de ces modes[250]. Mais ces considérations, qui demandaient une analyse fine des déplacements ne pouvaient pas alimenter une politique soucieuse d'efficacité rapide à l'échelle régionale. L'autobus n'est qu'une solution intermédiaire entre les deux pôles focalisant l'attention, le métro et l'autoroute, comme en attestent, entre autres, les étude menées sous la direction de Marc Langevin, au sein de la RATP (voir fig. 97, p. 479)[251].

---

de Sceaux, à 8 h et 18 h, ou les mouvements Est-Ouest sur la ligne n° 1 (*Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, p. 11).

[249] A cette époque, même l'historien Roger-Henri Guerrand, grand spécialiste de l'omnibus, s'enflamme pour la vitesse du métro, au détriment de l'autobus :

> *Mais la vitesse des autobus ne [sera pas améliorée], sauf si on restreint de plus en plus la circulation privée à l'intérieur de Paris. Car, en 1960, les 2 500 autobus urbains de la RATP ont une vitesse moyenne de 12 à 13 km/h. Quel progrès a été réalisé sur les omnibus et les tramways de la Belle Époque ? Aucun. Le Métro est la seule solution cohérente et économique aux embarras de Paris.*

(Guerrand (R.-H.), *Mémoires du métro*, Paris, La table ronde, 1961, pp. 227-228)

[250] « Étude de divers facteurs influant sur le choix entre autobus et métropolitain par les usagers des lignes S.N.C.F. de banlieue », *Population*, vol. 20, n° 2, p. 632, mars-avril 1965.

[251] Il est très intéressant de comprendre en détail le mécanisme d'éviction de l'autobus, et d'autres modes, dans la conception du choix modal des techniciens de l'époque. Ainsi, parmi les cadres de la RATP, Marc Langevin, responsable du service de l'inspection de l'organisation et des écoles, tient un discours particulièrement argumenté et fondé sur une observation du cas américain, et donc des déboires rencontrés outre-Atlantique par une circulation automobile qui bénéficie des principaux investissements (Langevin (M.), « Le rôle des transports dans l'urbanisme », *BID*, février 1953, pp. 5-13). Après avoir constaté aux États-Unis une congestion du centre et un étalement des zones résidentielles rendant tout déplacement difficile, il justifie le fait que la meilleure solution à ce problème est le desserrement, notamment grâce aux cités satellites mises en œuvre à Londres. Mais la dispersion est contraire à l'objectif affiché de réduire le transport pour faire des économies d'argent et de temps, objectif qu'il reprend à son compte, ce qui tranche avec le discours des dirigeants de la STCRP, par ailleurs intéressée financièrement au développement de la fréquentation. Encore faut-il choisir le mode de transport capable d'assurer le fonctionnement de l'agglomération. Marc Langevin retient alors plusieurs critères lui permettant de classer les moyens de transport : capacité des véhicules, débit à l'heure de pointe, vitesse commerciale, puissance (débit multiplié par la vitesse commerciale), encombrement statique par voyageur, accident, coût annuel par voyageur (exploitation et investissement). Il occulte donc plusieurs avantages de l'autobus, comme l'accessibilité pour tous, le confort ou l'agrément.

Marc Langevin évacue la marche et les deux roues dans une logique circulatoire automobile très idéologique : « *la circulation à pied, qui suffisait à nos ancêtres, est maintenant dépassée, mais dans nos villes modernes où, malgré tout, elle doit être conservée, elle gêne beaucoup l'écoulement des véhicules et demande des protections spéciales, passages supérieurs*

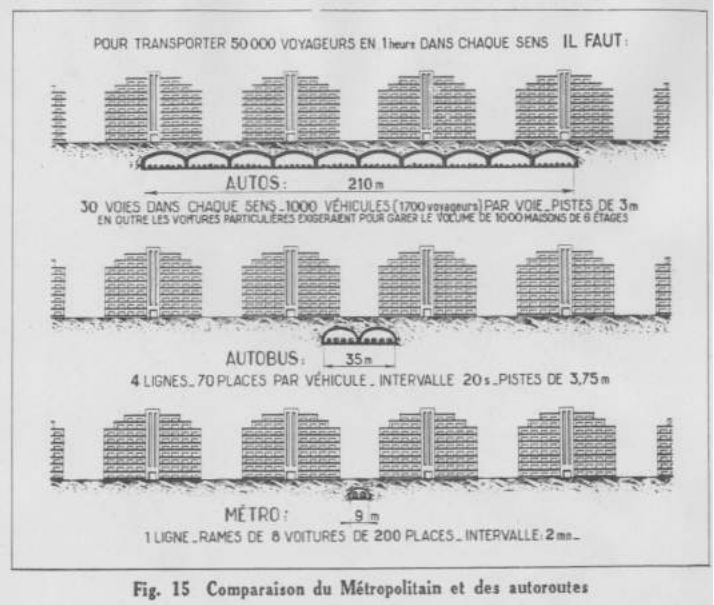


Fig. 97 – *Comparaison de l'efficacité des modes (1953)*[252]

Par ailleurs, l'autobus parisien est évacué du choix modal des voyageurs tel qu'il est présenté dans la presse ou la littérature, le paysage se résumant aux automobiles et au métro. Ainsi ce titre du *Parisien*, à l'occasion de la grève des taxis de septembre 1951 : « *Paris, sans taxis, a pris le métro*[253]. » Ou ces quelques lignes de l'écrivain Marcel Jouhandeau, en 1956[254] :

> *Ah ! que mon ami C... avait raison de diviser les gens et ses amis en deux catégories : ceux qu'on peut rencontrer dans le métro et les autres qui ont leur voiture privée ou le moyen de prendre un taxi. Ah ! les riches ne savent pas ce qu'ils perdent d'occasions de connaître leur espèce, à laquelle ils refusent de se mêler, avec laquelle ils évitent de se commettre, se condamnant par là à la pire des pauvretés.*

L'alternative se résume donc à la confrontation entre métro et automobile individuelle. L'autobus disparaît. Autant de signes révélant les limites d'une fusion qui aurait pu donner

ou inférieurs ou signalisation » ; « *les bicyclettes et motocyclettes [...] sont des moyens de transport très dangereux [et] donnent lieu à un encombrement important des chaussées* » (*ibid.*, p. 9). La voiture souffre de forts embouteillages malgré des solutions d'autopartage et de taxis collectifs, qu'il ne peut que repousser, en raison de la concurrence qu'elles peuvent représenter. Elle ne peut donc que créer de la congestion et nécessiter de lourds travaux d'élargissement et la construction de nouvelles infrastructures, notamment de stationnement. « *Mais toujours, inexorablement, la circulation a augmenté en raison même des facilités offertes* » (*ibid.*, p. 10). « *On est [ainsi] conduit à penser qu'il est indispensable de rechercher, pour les transports urbains de l'avenir, une solution plus logique que le développement, sans limites, de la circulation des automobiles privées* » (*idem*).

Pour autant, il ne rejette pas l'automobile et en appelle à une « *coordination des transports publics et des automobiles particulières* », qui raisonne avec l'idée de coordination des années 1930 (*ibid.*, p. 11). Mais il s'agit essentiellement de créer des parcs-relais entre automobile et métro et de construire une voie ferrée au centre de chaque nouvelle autoroute. L'autobus se trouve en charge de la mission de rabattement, en centre-ville comme dans les cités-satellites. C'est donc le métro qui l'emporte par sa puissance et sa capacité à faire face aux pointes.

[252] *Ibid.*, p. 12. Il s'agit d'une « *causerie* » faite devant le groupe des anciens élèves de l'École polytechnique de la SNCF, donc des principaux défenseurs du rail. Notons le titre de la figure signalant le métro et l'autoroute et oubliant l'autobus qui est pourtant présenté dans cette comparaison.

[253] « Paris, sans taxis, a pris le métro », *Le Parisien*, 21 septembre 1951.

[254] Lautié (Vincent), *Métro mémoire. Textes littéraires sur le métro de Paris*, Paris, RATP, CNDP de l'académie de Créteil, 1991, pp. 148-149.

naissance à l'idée de réseau public de transports en commun, ce qu'une analyse de la configuration des espaces de transport vient confirmer.

La fusion sur le terrain

L'analyse de la situation à l'échelle locale, des points de réseaux, des tarifs ou des lignes, permet de mieux saisir les limites intrinsèques de la coordination entre métro et autobus. Le premier point à souligner est l'absence totale de correspondance entre les deux modes. Abandonnée en 1910, la correspondance entre véhicules de surface s'était révélée complexe en raison des transferts financiers à opérer entre compagnies. Mais la fusion aurait dû lever cette difficulté. Pour autant, aucun document ne traite, à notre connaissance, de cette question à la sortie de la guerre. Plusieurs idées peuvent être avancées. Premièrement la tarification, bien qu'unifiée par un module unique, était distincte et, concrètement, un ticket d'autobus ne permettait pas de prendre le métro et vice-versa. Deuxièmement, le souci de protéger le métro de toute concurrence nouvelle a peut-être joué à l'encontre de la mise en place d'une correspondance entre autobus et métro. Enfin, les pratiques telles qu'elles étaient analysées à l'époque, montraient que peu de correspondances avaient lieu. La conception de l'offre étant alors essentiellement fondée sur la réponse à la demande observée, elle n'incitait pas à l'innovation tarifaire. Une telle mesure aurait pourtant confirmé le discours tenu alors sur la complémentarité des réseaux.

D'autre part, la coordination à l'échelle locale, par l'information des voyageurs, fut un des points les plus concrets de la fusion dès la sortie de la guerre, probablement du fait que les prémices en avaient été engagées dès l'entre-deux-guerres, mais se heurta longuement au manque de réaménagement des espaces de transfert. Dès avant la guerre, lorsqu'il fut question d'installer des plans du réseau de la STCRP dans les stations de métro, la CMP avait estimé qu'il serait plus utile d'apposer de la publicité à ces emplacements, par rivalité avec la surface et repli sur soi, d'une part, mais également du fait que « *l'utilisation conjuguée d'une ligne souterraine et d'une ligne de surface [était], dans Paris, une exception*[255]. » A partir de 1938, elle installa, en revanche, des plaques menant aux autobus en différents points de correspondance en banlieue, aux frais de la STCRP[256]. Peu avant la fusion, et alors que la CMP a déjà la garantie d'obtenir le réseau de surface, les services techniques de la STCRP s'intéressent à la rénovation des indications permettant la correspondance aux principaux arrêts : portes de Paris, terminus des lignes de métro et gares. En 1942, après la fusion, les prolongements des lignes de métro n° 5 et 8 donnent l'occasion de créer les premières stations intégrant dès leur ouverture des plaques indicatrices.

[255] Séance du CCTCRP du 17 octobre 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28).

[256] Voir les échanges à propos de *Pont de Neuilly*, *Mairie de Montreuil*, *Château de Vincennes* et *Porte Maillot* dans le carton ARATP, 1R 48. A *Porte Maillot*, la CMP refusa de mentionner la ligne AT^{bis} (Place Voltaire – Courbevoie (Mairie)), qui concurrençait, à cet endroit, la ligne n° 1 de métro.

A la Libération, la reprise progressive du service s'accompagne de l'installation de plaques indicatrices dans les couloirs et à la sortie du métro, signe tangible d'une évolution des relations entre les réseaux, d'autant qu'elles sont désormais payées et entretenues par le réseau ferré. De son côté, le réseau de surface s'équipe également en plaques indiquant le métro[257]. Ainsi, en 1946, le report d'une ligne d'autobus à Vincennes (Château) donne lieu à une « *vue du Terminus à la sortie du Métropolitain* » qui révèle à quel point la question de la correspondance entre surface et souterrain en banlieue a été intégrée par l'exploitant (voir fig. 98, p. 481).

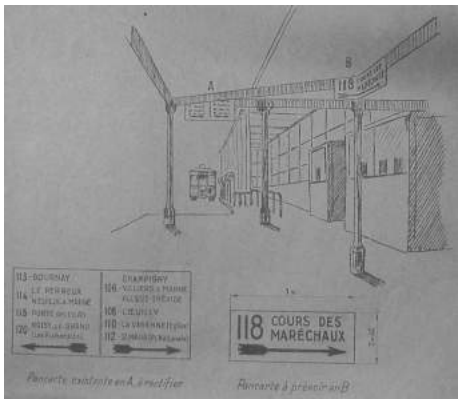


Fig. 98 – « Vue du Terminus à la sortie du Métropolitain » *à Vincennes (Château) (1946)*[258]

Pour autant, ces progrès se limitent à des aménagements mineurs, comme la signalisation, sans susciter de reprise des points de correspondance. Et c'est ainsi qu'en 1962 les services de la RATP ne peuvent que déplorer le manque de coordination aux pôles d'échange[259] :

> *Depuis la guerre, avec le développement de la banlieue, il s'est instauré aux terminus du métropolitain, qui coïncident avec les portes de Paris, des situations regrettables, qu'il s'agisse de la gêne mutuelle que s'apportent la circulation générale routière d'une part, le stationnement et les manœuvres des autobus d'autre part, ou qu'il s'agisse des mauvaises conditions de transit pour les voyageurs entre le métropolitain et l'autobus.*

Enfin, quant à la coordination des lignes elles-mêmes, il s'agit d'un œuvre utopique. Par exemple, une coordination des lignes d'autobus visant à réduire le trafic de la ligne de métro n° 1 à *Pont de Neuilly* et *Château de Vincennes*, en en reportant une partie sur d'autres pôles, est étudiée en 1959[260]. Mais elle est jugée très insuffisante, la seule solution efficace étant de doubler la ligne n° 1 en surface, ce qui est rendu impossible par le sens unique de la rue de Rivoli. L'automobile empêche en l'occurrence une meilleure coordination entre autobus et métro.

[257] Voir les échanges à ce propos dans le carton ARATP, 1R 49.
[258] Note CMP/RE/2 076 du 8 février 1946 (ARATP, 1R 48).
[259] *Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, pp. 29-30.
[260] Note RATP/REM/60 du 6 janvier 1959 (ARATP, 1R 288).

Ainsi, pour s'imposer sur le terrain, la collaboration entre les deux réseaux devait faire face à des habitudes bien ancrées et à un contexte plutôt hostile. Ce qui explique son avancée très limitée. Pour autant, soulignons ici que la synergie potentielle entre les deux réseaux ne doit pas être exagérée, les clientèles du métro et de l'autobus étant différentes, sinon sociologiquement, du moins dans leurs pratiques. Si les voyageurs diffèrent, les objets de transport ont toutefois tendance à se rapprocher l'un de l'autre, au sein de la RATP, selon un processus d'hybridation de l'autobus sous l'effet d'un métro cannibale.

L'hybridation de l'autobus ou le cannibalisme du métro

En effet, la fusion des exploitations conduit à un phénomène d'identification de l'autobus au métro, allant largement à l'encontre de ce qu'a été le réseau avant la guerre. Les cadres de la RATP, qu'ils soient du réseau ferré ou influencés par ses méthodes, imposent progressivement des évolutions inspirées du métro, notamment en supprimant la plate-forme arrière des nouveaux modèles d'autobus, en réduisant la proportion de places assises ou, surtout, en espaçant les arrêts[261].

La refonte du réseau à la Libération avait prévu une interstation théorique à Paris de 300 à 350 m et en banlieue de 350 à 450 m[262]. C'est là une des influences directes du métro. Les interstations moyennes des deux modes sont systématiquement comparées, le réseau de surface entrant très nettement dans un mouvement de réduction de ses points d'arrêt. Ainsi, quand l'interstation *intra muros* était de 216 m en janvier 1936, puis de 250 m en 1939, elle atteint 348 m en 1959, contre 491 m sur le métro[263]. La RATP poursuit le mouvement engagé par le CTP avant la guerre, tandis que l'autobus y perd en adhérence, s'éloignant toujours plus de son ancêtre hippomobile et de ses arrêts à la demande pour se rapprocher de son rival ferré. Les voyageurs semblent satisfaits de cette modernisation[264]. Une enquête montre d'ailleurs que les habitués préfèrent nettement une ligne fréquente mais éloignée à une ligne proche mais peu fréquente, d'où l'attrait pour le modèle du métro[265].

La fusion des deux réseaux rend courante la comparaison entre leurs aménagements

[261] Voilà la politique affichée de la RATP en matière de places assises en 1962 :

> *Pour le réseau de banlieue, la capacité de transport doit être augmentée, au détriment du confort, pour faire face, sans dépenses exagérées, aux transports massifs des heures de pointe. Le nombre de places assises doit correspondre, en fait, sensiblement à l'occupation moyenne des voitures aux heures creuses, pour des intervalles entre voitures raisonnables. Pour les voyageurs des heures d'affluence, il faut admettre qu'un certain nombre d'entre eux doivent voyager debout, sous peine de devoir disposer d'un parc de voitures considérable. En revanche, pour le réseau de grande banlieue, en raison de la longueur des trajets, la proportion de places debout doit être réduite [...].*

(*Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, p. 32)

[262] Question écrite du conseiller municipal Henri Jouy (*BMO*, 27 février 1947).

[263] *Extra muros*, l'interstation est passée de 289 m en janvier 1936, à 350 m en janvier 1939, puis en février 1959 à 407 m en proche banlieue et à 571 m en grande banlieue ; celle du métro de banlieue est de 777 m en février 1959 (note RATP/REM/4 478 du 11 mai 1959 (ARATP, 1R 251)).

[264] Une enquête réalisée par l'Institut français d'opinion publique (IFOP) au cours des années 1960 pour la RATP montre que les voyageurs jugent majoritairement que le nombre de points d'arrêt est satisfaisant, 15 % d'entre eux estimant même qu'il y en a trop (« *Statistiques du trafic routier de la R.A.T.P.* », *ca.* 1964 (ARATP, 1R 282)).

[265] *Idem.* En revanche, en moyenne, l'ensemble des voyageurs est plus partagé sur ce point de vue.

mais également criantes les différences de contexte entre eux. Ainsi, lorsque sont installés des mâts portant un *M* jaune pour signaler les entrées de métro, le conseiller général gaulliste Achille Peretti, demande à ce que le réseau de surface soit doté d'équipements similaires, par exemple un éclairage vert sur les potelets[266]. La règle est toujours celle du deux poids, deux mesures, puisque l'administration refuse, en raison du trop grand nombre d'arrêts, éventuellement sujets à déplacement, et de la confusion avec les feux de circulation, sans proposer d'autre aménagement. Le modèle du métro, s'il est copié, n'est donc pas appliqué dans ce qu'il a de plus efficace.

Ces différentes évolutions conduisent à une contradiction majeure. Non pas initialement, alors que les considérations sur les places assises et debout touchent la banlieue et que le réseau *intra muros* est plutôt soucieux d'un certain confort, mais, par la suite, du fait de la grande uniformisation du matériel, commencée dès les années 1950 et affirmée avec la mise en service du standard en 1965. Dès lors, la distinction entre autobus de Paris et autobus de banlieue se fait toujours plus ténue. Un seul véhicule pour deux réseaux distincts conduisait donc à une négation des spécificités de chaque réseau, *intra* ou *extra muros*. En outre, le résultat de l'équation intenable entre politique de baisse du confort et de la qualité de service et volonté de faire de l'autobus un mode non destiné au plus grand nombre, fut que même la frange aisée de la population le déserta[267]. Ainsi, l'adaptation du modèle du métro à un réseau essentiellement différent dans ses méthodes, pratiques et règles peut-elle être mentionnée comme l'une des principales causes de la chute de l'autobus, probablement au même niveau que les causes extérieures souvent invoquées que sont la congestion et le développement de l'automobile individuelle.

Enfin, ce mouvement d'hybridation a joué également dans l'autre sens, de façon très limitée. Paradoxalement, l'une des rares influences de l'autobus sur le métro depuis la fusion est liée au problème des heures de pointe, qui suscite la création du métro sur pneus, capable d'accroître les fréquences : « *il s'agissait de réaliser un métro avec des pneus d'autobus larges [s'appuyant] sur une piste spéciale, juxtaposée aux rails existants*[268]. » Peut-on voir une autre influence dans la tentative engagée par le métro de se rendre agréable, par la diffusion d'odeurs à la fin des années 1950 ?[269] La présence des deux modes au sein d'une seule entité a pu rappeler à l'un des défauts que l'autre ne présentait pas...

[266] *BMO*, 1er juillet 1961.

[267] Roger-Henri Guerrand note une augmentation de la clientèle aisée dans les couloirs du métro au début des années 1960 :

> *Une nouvelle couche de clientèle, dont les membres disposent cependant de moyens de transport personnels, semble [avoir compris l'intérêt du métro]. La vente de tickets de première classe ne cesse en effet de croître. 1957 a enregistré dans ce domaine une augmentation de 54,6 % par rapport à 1953. Parallèlement aux usagers traditionnels du Métro, ouvriers, employés, fonctionnaires, ménagères, artisans, étudiants, l'empruntent aussi désormais des industriels, des cadres, des commerçants.*

(Guerrand (R.-H.), *Mémoires du métro*, *op. cit.*, p. 228)

[268] « 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 12. Le métro sur pneus MP 55 fut mis en service sur la ligne n° 11 en 1956.

[269] Berland (J.), « Dans le métro, à la recherche d'un parfum discret », *Le Figaro*, 7 juillet 1959.

La fusion des exploitations se heurte donc à la culture professionnelle des deux réseaux, à plusieurs barrières administratives, réglementaires ou tarifaires, mais aussi aux pratiques des voyageurs, pour qui, à Paris, coexistent deux modes séparés dans leur construction même d'itinéraires : l'autobus et le métro. Plus globalement, une meilleure synergie entre les deux modes au sein de la RATP n'aurait vraisemblablement pas permis d'obtenir de meilleurs résultats pour l'autobus, en raison de la faiblesse de l'entreprise au cours des années 1950, du fait de contraintes extérieures. Mais le véritable problème est que le métro a une influence insidieuse sur le réseau routier, en contribuant à lui faire adopter certaines de ses caractéristiques, *a priori* opposées à celles de l'autobus, et peu adaptées au contexte nouveau d'une France en phase de motorisation massive.

L'autobus se trouve donc remis en question de toutes parts, que ce soit sur l'espace de la voirie par l'automobile, au sein de la RATP par son partenaire encombrant ou dans les aspirations d'une société avide de mobilité, certes, mais surtout de motorisation individuelle et de vitesse, même fantasmée. Il se trouve enfin de moins en moins adapté à une forme urbaine qui, dans ses documents programmatiques ou sa concrétisation, ne lui offre qu'une place secondaire. Pour autant, même largement réduite, sa fréquentation demeure toujours massive et il assure toujours la mobilité quotidienne de nombreux citadins, peu mis en avant par les médias. Il existe donc une société de l'autobus dont nous entendons, par la suite, dresser le portrait, dans sa constitution et ses fonctionnements autant que dans les blocages à l'origine du discrédit porté peu à peu sur l'autobus *intra muros*.

Chapitre 6
Le résistible déclin de l'autobus parisien du milieu des années 1950 au milieu des années 1960 [1]

Congestion, manque d'enthousiasme et problèmes financiers dominent le paysage des transports publics de surface dans le Paris des années 1950-1960. Alors que les phénomènes d'image sont souvent davantage fondés sur les tendances que sur les valeurs brutes, l'autobus semble indéniablement en perte de vitesse. Au vu de l'exemple du tramway des années 1930, il aurait pu disparaître dans le Paris des années 1960. Tandis que le transport public tend à apparaître comme mode d'accompagnement, voire d'appoint, et non plus comme vecteur central des déplacements comme il l'était avant la guerre, le réseau routier aurait pu voir sa souplesse employée à son encontre et ainsi quitter l'agglomération parisienne. Pour autant, il a survécu à cette période difficile. Sans prétendre expliquer complètement cette survie, nous entendons ici apporter un éclairage fondé sur deux idées directrices.

Premièrement, l'autobus correspond d'abord à une réalité sociale massive, mais très peu visible, celle d'une frange de la population qui se situe à côté de la modernité automobile promue par les médias dominants. Soulignons qu'à Paris comme à Londres, ce sont d'ailleurs ceux qui utilisent l'autobus qui permettent à ceux empruntant leur automobile de rouler en évitant une congestion supplémentaire[2]. Deuxièmement, l'autobus a su innover, même au cœur de ces années sombres, mais sans communiquer sur ce sujet ou en choisissant de mauvais champs, trop liés à la technique et à l'exploitation et pas assez tournés vers les voyageurs. Une certaine dynamique est donc perceptible *a posteriori*. C'est la combinaison de ces deux facteurs qui nous semble devoir expliquer que l'autobus comme système de transport ait su simultanément résister à un environnement qui lui était devenu hostile, sans pour autant parvenir à maintenir sa position, voire à reconquérir des parts de marché.

Au vu des deux termes de notre explication, nous proposons ici d'employer une loupe

[1] Allusion au travail de l'historien François Caron (Caron (F.), *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Librairie académique Perrin, 1985, 330 p.).

[2] Au milieu des années 1960, il est estimé que si tous les Londoniens adoptaient l'autobus aux heures de pointe, la vitesse de ceux-ci augmenterait de 46 %. Si en revanche, 60 % des habitants de Londres, voyageant en transport public de surface, utilisaient une voiture particulière, la circulation serait à peu près arrêtée (Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p. 171).

nous permettant d'accéder aux pratiques des voyageurs et agents, autant que de suivre certaines innovations peu reconnues ou ayant échoué. Enfin, afin de croiser les différents éléments avancés, nous plongerons au cœur du fonctionnement quotidien d'un point du réseau, le pôle de Château de Vincennes, permettant ainsi de saisir la réalité de ce monde de l'autobus des années 1950-1960.

I. La société de l'autobus des années 1950-1960 : les à-côtés de la modernité automobile

Le système des transports de surface correspond à Paris comme en banlieue à une réalité sociale importante, bien que négligée dans les représentations de l'époque, qui favorisent l'automobile dans les médias ou le rail dans les projets de développement. Cette réalité est d'abord quantitative, puisque jusqu'en 1960, le réseau *intra muros* assura plus d'un million de déplacements par jour, tandis qu'*extra muros*, la fréquentation ne passa sous cette moyenne qu'à partir de 1970[3]. Même en perte de vitesse, le système conserve donc une dimension de transport de masse et répond aux besoins de mobilité d'une partie importante de la population. Un sondage de 1954 montre ainsi que 66 % des Parisiens sont piétons ou utilisateurs de transports en commun[4]. Qui sont-ils ? Quelles sont leurs relations avec les agents ? Comment cette société est-elle perçue par un monde où le progrès semble toujours s'accélérer et se démocratiser, notamment *via* l'automobile ? Le lien que l'autobus tisse avec la modernité, en particulier automobile, et donc avec ses archaïsmes, est ici au cœur de l'analyse.

A. Le petit monde de l'autobus

A l'image de la *car society* de la Belle Époque, est-il possible de dresser un portrait de la *bus society* des années 1950-1960 ? Telle est ici notre intention, en menant une analyse distinguant les voyageurs puis les agents, avant de nous intéresser aux relations entre les uns et les autres à bord des autobus parisiens.

Les voyageurs, des exclus de la modernité automobile ?

Il est difficile de savoir qui est ce passager de l'autobus, que le chanteur Léo Ferré a croqué en 1954, dans sa chanson *L'homme*[5] :

[3] Voir tab. 52, p. 1012.

[4] Chevalier (L.), *L'assassinat de Paris*, Paris, Calmann Lévy, 1977, réédition, Paris, Ivrea, 1997, pp. 71-72. Pour l'historien Louis Chevalier, les 34 % restant n'étaient d'ailleurs pas des automobilistes, mais des piétons se déplaçant désormais en voiture, avec un regard inchangé sur leur ville.

[5] Ferré (L.), *La mauvaise graine*, Paris, Éditions n° 1, réédition, Paris, Le livre de poche, 1995, pp. 41-42. En 1970, ces héros quotidiens étaient devenus, dans la chanson *Les passantes*, « *tous ces inconnus qui mettent à la voile sur de longs autobus aux voyages hachés* », l'artiste reflétant à sa façon les difficultés de l'exploitation (*ibid.*, p. 43). Léo Ferré était d'ailleurs un véritable amateur des autobus parisiens. C'est dans l'un d'eux qu'il écrivit *Flamenco de Paris* peu après la guerre. En 1973, c'est devant un autobus, un PGR, modèle peu réussi et mal-aimé, qu'il accorda un entretien télévisé pour

Le héros qui part le matin
A l'autobus de l'aventure
Et qui revient après l'turbin
Avec de vagues courbatures

[...] C'est l'homme

Par manque de données pour les années antérieures, nous nous référons, pour connaître les voyageurs, à une étude de l'IAURP du début des années 1970 qui dresse le portrait de la « *clientèle résiduelle* » des autobus parisiens, en formant l'hypothèse, discutable, qu'elle ne diffère pas trop largement de celle des années 1955-1965[6] :

> *[L'autobus parisien est le] moyen de transport utilisé pour des déplacements en grande partie motivés par d'autres causes que le travail effectués sous la forme de trajets courts aux heures creuses de la journée, emprunté par une clientèle composée en majorité de femmes et comprenant une part relativement plus importante des tranches d'âge à la fois les plus jeunes et les plus âgées ainsi que des classes sociales les plus favorisées.*

La clientèle est donc simultanément formée de nombreux inactifs, jeunes et retraités, et de classes sociales favorisées, souvent actives. Sans études antérieures, il est impossible d'affirmer quoi que ce soit sur la composition sociale de la clientèle des années 1950-1960. Pour autant, le tableau dressé pour le début des années 1970 est probablement le résultat d'une lente désaffection des classes populaires actives, employés et ouvriers, pour l'autobus *intra muros*. Une ancienne couturière de Cachan nous a par exemple expliqué comment elle utilisait l'autobus pour s'approvisionner en tissus à *La Samaritaine*, mais il ne s'agissait plus de procéder aux livraisons en autobus, courantes avant la guerre[7]. Ce constat serait d'ailleurs en accord avec l'objectif affiché par les cadres de la RATP d'orienter la mobilité de masse sur le métro.

Parmi les rares travaux d'analyse de clientèle avant les années 1960-1970, l'étude consacrée par la géographe Micheline Capillon à la ligne 84 en 1951 aboutit aux mêmes conclusions : « *ce n'est pas une ligne "ouvrière", [elle ne transporte pas] que des voyageurs à destination d'un seul genre d'entreprise, [mais] côte à côte professions libérales, professeurs, employés de bureaux, étudiants, promeneurs*[8]. » Les instructions données aux receveurs qui doivent « *aider les vieillards, les femmes et les enfants* » confirment leur présence à bord des autobus[9]. Cette composition d'une partie du public de l'autobus alimente l'idée

---

la sortie de *Je t'aimais bien tu sais...* , chanson où l'on trouve ces vers :

> *Je te vois comme une algue bleue dans l'autobus*
> *A la marée du soir gare Saint-Lazare*

(INA, *Journal télévisé de 20 h de l'ORTF*, 9 juin 1973)

[6] « Pour les autobus dans Paris », *Paris projet*, n° 8, juillet 1972, pp. 66-67.

[7] Entretiens collectifs. Les paquets étaient acceptés pourvu qu'ils ne fussent pas trop volumineux, lourds, dangereux ou incommodants.

[8] Capillon (M.), « Une ligne d'autobus parisien, le "84" », *La vie urbaine*, janvier-mars 1951, pp. 25-46.

[9] Extrait de conférence RATP/RE du 14 septembre 1949 (ARATP, 1R 256).

des transports en commun comme « *prothèse* » sociale[10]. Toutefois, si l'autobus n'est pas aussi stigmatisé que le vélo, dont l'écrasante majorité des pratiquants étaient, dans les années 1950 et 1960, des ouvriers et petits employés, il le doit peut-être à la frange aisée de voyageurs qui l'utilisent[11]. Ainsi, l'analyse des courriers reçus par la RATP montre que l'autobus était alors emprunté, critiqué et défendu aussi bien par des étudiants que par des personnalités installées[12].

Nous ne pouvons ici que difficilement avancer des éléments susceptibles d'étayer définitivement notre hypothèse, mais proposons l'idée que la population employant l'autobus au cours des années 1955-1965 est formée d'une superposition d'au moins deux couches sociales : ceux qui n'ont pas moyen d'accéder à l'automobile individuelle, pour des raisons financières, mais aussi d'âge ou de santé, d'une part ; ceux qui ne veulent pas employer une automobile individuelle pour le trajet qu'ils accomplissent en autobus, pour des raisons de confort, de facilité d'usage ou d'agrément. Ce qui ne signifie pas que les classes moyennes n'utilisent pas l'autobus, même pour se rendre à leur travail. Mais nous estimons que plusieurs éléments tendent à prouver que le trait caractéristique de l'autobus, notamment par rapport à d'autres modes de transport, métro, voiture ou vélo, est bien cette superposition de deux groupes extrêmes dans leur rapport à la modernité automobile, ce qui peut notamment se trouver éclairé par la recension des raisons qui poussent un citadin à voyager en autobus à l'époque.

Pourquoi utilise-t-on l'autobus à Paris ? Au début des années 1960, il permet essentiellement d'effectuer des trajets courts pour un prix inférieur au métro, de rallier un métro ou de réaliser un long parcours sans changement ; de nombreux déplacements sont radiaux et relient les quartiers périphériques résidentiels aux quartiers centraux actifs[13]. De 1949 à 1962, le parcours moyen est de 3,5 km en autobus contre 5,4 km en métro[14]. La superposition des types de trajet, du très court au beaucoup plus long, répond probablement à une superposition des usages et des populations, qui pourrait être rapprochée d'une analyse sociale du groupe des voyageurs.

[10] Domenach (O.) et Quercy (M.), « Les transports collectifs, service social ou service public ? », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 31, mai 1986, p. 33.

[11] Voir Gaboriau (P.), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, n° 29, 1991, p. 23.

[12] Ainsi, Joseph Peres, doyen de la faculté des sciences installée à Jussieu en 1961, fait-il appel à l'autobus pour desservir les nouveaux locaux (lettre du doyen de la faculté des sciences de Paris au directeur général de la RATP du 1er janvier 1961 (ARATP, 1R 288)). L'autobus sachant dès lors s'adapter à sa clientèle, le 89 (Place du Panthéon – Vanves) est prolongé du Panthéon à la gare d'Austerlitz et maintient le lien avec le Quartier latin. Par ailleurs, le fait que la direction étudie directement les procès-verbaux établis à l'encontre de personnalités françaises ou étrangères – haut-fonctionnaires, officiers, membres de cabinets… –, et notamment les « *journalistes, publicitaires, écrivains* » et se réserve le droit de classer ces plaintes, en raison de l'intérêt de l'entreprise témoigne de la présence, à bord des autobus, de membres de la frange aisée de la société (note CMP/D/1 644 du directeur général de la RATP du 13 mai 1947 (ARATP, 1R 148)).

[13] *Perspectives d'avenir des transports en commun de la région parisienne. Deuxième rapport, 1961-1962, 1re partie*, Paris, RATP, 1962, p. 27. Mais le réseau conserve sa nature hétérogène, en proposant également des services spéciaux, comme ceux de la ligne P (Pont de Neuilly – Parc de Bagatelle) qui assurent le printemps et l'été une liaison les dimanches et jours fériés dans l'après-midi, de 1962 à 1979, pour une clientèle de niche.

[14] Toutain (J.-C.), *Les transports en France de 1830 à 1965*, Paris, Presses universitaires de France, 1967, p. 72.

Ainsi, cette société des voyageurs de l'autobus semble constituée d'exclus de la modernité automobile, c'est-à-dire de personnes n'ayant pas recours, temporairement ou de façon plus pérenne, à une voiture. Pour reprendre ici les concepts introduits par le sociologue Hans Mayer, cette société est donc essentiellement formée d'exclus intentionnels, sensibles à l'agrément et au confort de l'autobus, et d'exclus existentiels, n'ayant pas le choix d'emprunter un autre mode[15]. Les seconds ne peuvent accéder au statut envié de « *maître de voiture*[16]. » Les premiers, en revanche, témoignent de l'existence d'une société d'amateurs de l'autobus, certains voyageurs en étant passionnés, fins connaisseurs de ses arcanes et désireux d'en améliorer le fonctionnement, même en dehors de la RATP (voir p. 1116). Ce sont ainsi différents ressorts d'une forme d'altermobilité qui sont palpables, qu'elle soit choisie ou subie[17].

Enfin, du fait de sa complexité, l'essentiel des clients du réseau est probablement formé d'habitués. Mais il est difficile de confirmer cette hypothèse. Si le réseau a été considérablement simplifié à la Libération, il souffre des dédoublements liés aux sens uniques et d'une tarification toujours opaque pour un non-initié. La complexité atteint parfois l'absurdité lorsqu'il s'agit d'attendre longuement l'autobus, de faire signe au machiniste, sous peine de ne pas obtenir l'arrêt, et de s'arranger entre voyageurs pour faire la queue, alors que les automobiles roulent avec une aisance déconcertante (voir fig. 99, p. 489)[18].

Fig. 99 – *Attente de l'autobus à la station* Église de Pantin *(1956)*[19]

[15] Les concepts introduits par Hans Mayer sont ceux d' *intentionellen Außenseiter* et d'*existentiellen Außenseiter* ; les premiers « *ont décidé de l'être* », tandis que pour les autres, c'est « *l'existence elle-même [qui] devient transgression* » (Mayer (H.), *Les marginaux. Femmes, juifs et homosexuels dans la littérature européenne*, Paris, Albin Michel, 1994, pp. 14 et 19).

[16] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 113.

[17] Sur ce point, voir Passalacqua (A.), « "Redoutable voiture", "vieux monstre" ou "2e voiture". » L'autobus parisien, de la modernité à l'altermobilité de la Libération à nos jours », *in* Clochard (F.,) Rocci (A.) et Vincent (S.) (dir.), *Automobilités et altermobilités, quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 107-118.

[18] Une courte fiction du réalisateur Nicolas Ribowski illustre parfaitement le désarroi des passagers en attente d'un autobus, sur un boulevard extérieur où le flux automobile est assourdissant (FI, *Porte de Plaisance*). La scène devient interminable lorsque les autobus du PC passent sans s'arrêter, les deux personnes ne faisant pas signe au machiniste ou ne formant pas une file, comme indiqué sur le potelet.

[19] AMTUIR.

Ces différents éléments nous semblent cohérents avec la décrue inédite que connaît la fréquentation du réseau *intra muros* au cours de la période. En effet, il est très difficile de devenir un habitué du réseau, du fait de sa complexité, si bien que le renouvellement des voyageurs semble mal assuré, tandis que les couches populaires accèdent progressivement à l'usage de l'automobile, ce qui les éloigne de l'autobus. Pour leur part, ceux qui font le choix de l'autobus sont conduits à revoir leur opinion au fur et à mesure que l'agrément de ce mode s'amenuise par le vieillissement du matériel, l'irrégularité de l'exploitation ou la chute de vitesse. Amenuisé, le monde des voyageurs semble donc relativement clos, ce qui renvoie à une des caractéristiques principales des agents eux-mêmes.

Un personnel provincial en perte de prestige ?

Les voyageurs partagent en effet les autobus avec les agents de la RATP, dont environ 15 000 travaillent pour le fonctionnement du réseau, ce qui est une autre réalité sociale, celle du poids de ces nombreux emplois dans l'économie régionale. L'appartenance à une même entreprise, grande, bien identifiée et jouissant d'un consensus national, participe à la construction d'un sentiment collectif chez un personnel originaire de province pour 60 % des recrutés au début des années 1960[20]. Pour les provinciaux venus travailler à Paris, souvent tardivement, la RATP, comme d'autres entreprises de grande taille, présente plusieurs avantages notamment la sûreté de l'emploi ou les congés permettant de rentrer dans sa région d'origine une fois l'an. Les anciens paysans, habitués aux travaux des champs, étaient peut-être moins sensibles à la difficulté des métiers exercés à la RATP. « *Quand je suis rentré [...] j'étais un des seuls du dépôt à être parisien* », raconte un ancien du dépôt de Floréal[21]. En outre, comme l'explique un ancien receveur d'origine bretonne, « *quelquefois sur la plate-forme, la conversation s'engageait même dans la langue de chez nous, au grand étonnement des autres voyageurs*[22]. » En effet, le personnel de la RATP reflète les vagues d'immigration en région parisienne, dont la Bretagne fournit le principal contingent[23].

La sélection d'un personnel dont le quart n'a aucun diplôme, est toujours fondée sur des examens médicaux et psychotechniques, le futur agent étant ensuite accrédité par la Préfecture de police[24]. Les receveurs sont formés aux Lilas en sept à neuf jours,

[20] Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, p. 98.

[21] Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, p. 127.

[22] Violain (D.), *Bretons de Paris, des exilés en capitale*, Paris, Parigramme, 1997, pp. 34-35. Aux côtés de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, l'un des Bretons des transports parisiens les plus célèbres est le gendre de Guillaume Seznec, François Le Her, receveur à la STCRP et impliqué dans l'une des affaires les plus médiatisées du XX^e siècle.

[23] Une étude sur les migrants venus de province au début des années 1960 montre la prédominance des Bretons, loin devant les habitants du Centre, des Pays de la Loire, de la Normandie, du Nord et de la Picardie ; ils sont pour moitié ruraux, pour moitié originaires de villes moyennes ; ils représentent une main d'œuvre jeune et disponible, puisque 60 % d'entre eux arrivent entre 19 et 29 ans (Pourcher (G.), Paris, Presses universitaires de France, *Le peuplement de Paris, origine régionale, composition sociale, attitudes et motivations. Cahiers de travaux et documents, n° 43*, Paris, Presses universitaires de France, 1964, *passim*).

[24] Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 98.

puis roulent en double pendant six à neuf jours[25]. Les machinistes suivent une formation théorique et pratique de 18 à 30 jours, puis passent l'examen du permis D. Ils roulent alors en double pendant sept à 12 jours[26]. Enfin, pour exercer sur une ligne, tout agent doit l'avoir *signée*, c'est-à-dire doit avoir effectué un ou deux jours à bord des véhicules de la ligne sans conduire ou faire la recette. La formation s'est donc allongée depuis l'époque de la STCRP (voir p. 256). Il semble qu'elle soit reconnue, au vu des demandes d'organismes extérieurs désireux de faire suivre à leurs employés le cursus interne de la RATP[27].

Pour les machinistes, comme pour les routiers et les conducteurs de métro, la constitution d'une image de héros avait permis, selon l'expression de l'historien Patrick Hamelin, de « *masquer le coût humain de la production matérielle des transports*[28]. » Les receveurs jouissaient également de cette image notamment par la visibilité de leur activité. Mais elle s'effrite au fur et à mesure que leur rôle se réduit dans l'espace, avec le poste fixe, et dans son utilité, du fait de la vente des billets à l'extérieur des véhicules et des formules d'abonnement.

Autre facteur de discrédit, les faibles salaires pratiqués au sein de la RATP, l'entreprise étant engagée depuis 1949 dans un plan de réduction de ses charges de personnel[29]. En 1959, les salaires directs de l'exploitant sont les plus faibles parmi ceux des entreprises nationales et dans la tranche inférieure de ceux pratiqués en région parisienne[30]. Les rémunérations sont en réalité complétées par des primes et avantages variés, souvent hérités des compagnies antérieures, qui représentent ainsi environ 40 % des revenus des agents, mais trouvent leur justification dans la pénibilité d'un travail aux horaires difficiles (voir p. 493).

L'accord de ces avantages multiplie les mesures catégorielles et tend à morceler le monde des agents entre les nombreuses professions de l'entreprise. C'est donc bien un « *émiettement syndical* » que connaît la RATP au cours des années 1950-1960[31]. Une première tentative de création d'un syndicat autonome des machinistes est engagée en 1952 avec le dépôt des statuts du Syndicat autonome machiniste, sans aboutir[32]. Dès lors, c'est au sein des syndicats existants eux-mêmes que sont fondés, par scission, des syndicats de machinistes. Ainsi, en 1955, au sein de FO se crée un syndicat des machinistes[33].

[25] « *Apprentissage du travail sur voiture* », *ca.* 1954 (ARATP, 1R 399).

[26] Pour les deux emplois, des compléments de formation liés aux différents types de matériel sont également organisés. Pour la conduite des trolleybus, un certificat d'aptitude particulier est délivré par la direction du réseau routier.

[27] Voir le carton ARATP, 1R 400. Par ailleurs, la promotion interne incitait nombre d'agents à préparer des concours leur permettant d'accéder au statut d'agent de maîtrise, grâce aux cours du soir proposés par la RATP.

[28] Hamelin (P.), « Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 258-259. Voir aussi Foot (R.), « Le voyageur, l'électricité et le conducteur », `http://latts.cnrs.fr`, 1991, p. 3.

[29] Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 96.

[30] *Idem.*

[31] *ibid.*, p. 102.

[32] Begue (P.), *Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP 1949-1982*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michelle Perrot, Université Paris VII Denis Diderot, 1984, p. 55.

[33] *Ibid.*, p. 52

Au sein de la CGT, la demande des machinistes de disposer d'un syndicat particulier aboutit, en 1959, à la scission du Syndicat général en trois entités : l'une pour le routier, l'autre pour le ferré, la dernière pour les services communs aux deux réseaux[34]. Après la disparition des receveurs, en 1971, le syndicat routier devint un syndicat véritablement catégoriel, celui des machinistes, devenus eux-mêmes machinistes-receveurs.

Cette dispersion syndicale tend à entamer progressivement la domination de la CGT, qui connaît une régression continue mais parvient à maintenir son *leadership*. La volonté de chaque catégorie professionnelle de se doter d'une organisation spécifique s'explique notamment par la fusion des réseaux au sein de la RATP et par la place qui est accordée aux conducteurs de métro. Ces derniers exercent la profession la plus prestigieuse parmi les agents d'exploitation et ont fondé le Syndicat autonome de la traction (SAT), à la suite de tensions au sein de la CGT, avant même la naissance de la RATP. Tout au long des années 1950-1960, la direction tire avantage de cette dispersion et privilégie donc la relation avec les conducteurs, qui participent peu aux mouvements revendicatifs, contrairement aux autres catégories de personnel. Ainsi, en mai 1960, les syndicats rivaux de la CGT mènent des grèves tournantes au réseau routier protestant contre la nouvelle grille salariale avancée par la direction, qui instaure une différence entre les catégories d'emplois, donnant notamment un salaire inférieur aux machinistes par rapport à celui des conducteurs de métro, contrairement aux règles établies en 1948[35]. Au-delà de la possible volonté de la direction de diviser les agents, cette idée d'une différenciation salariale se justifie par les différences de qualification des métiers, auxquelles les machinistes opposent les différences de pénibilité de travail, sans parvenir à imposer le point de vue égalitariste. Toutefois l'augmentation constante de la masse salariale que connaît l'entreprise en cette période de croissance réduit la part des revendications sur ce point, les grèves portant dès lors, après 1968, surtout sur les conditions de travail[36]. Les métiers de l'exploitation demeurent effectivement des métiers exigeants.

Agents et voyageurs, une sociabilité forgée dans la proximité

Le métier de machiniste est décrit comme difficile mais généralement agréable, du fait de la conduite, qui est un véritable plaisir pour beaucoup d'agents. Dans le Paris des années 1950, il est encore très isolé du public et peut très bien faire son travail sans apercevoir le moindre voyageur. A la différence du machiniste, qui peut s'accorder des pauses, même rapides, aux arrêts, le receveur est toujours occupé, notamment aux arrêts où « *ça débite*[37]. » Au-delà de son rôle de perception du prix des places, il occupe une

[34] *Ibid.*, p. 53. Ce sont respectivement les Syndicat confédéré du personnel d'exécution du réseau routier, Syndicat confédéré du personnel d'exécution du réseau ferré et Syndicat confédéré du personnel d'exécution des service ouvriers des deux réseaux.

[35] *Ibid.*, p. 66.

[36] *Ibid.*, p. 73.

[37] Entretien avec M. Dautreme.

vaste gamme d'emplois, d'adjoint de circulation à chef d'orchestre du véhicule. Il lui arrive de descendre pour dégager un carrefour encombré, force de l'ordre improvisée qui rejoint les velléités de sa direction d'organiser l'espace public à son avantage. Uniforme et mission de service public confèrent un rôle plus large que le simple métier de receveur.

Le lien entre machiniste et receveur relève d'abord d'une question de carrière, puisque l'on entre receveur avant de devenir machiniste, la règle courante étant d'effectuer l'ensemble de sa carrière au sein de la STCRP puis de la RATP. Différents récits confirment qu'un machiniste servait presque toujours avec le même receveur, les rares exceptions étant dues notamment aux vacances de l'un ou de l'autre. La complicité qui pouvait s'établir entre machiniste et receveur prit même des formes plus poussées que la simple amitié, plusieurs témoignages traitant de couples dont l'homme était machiniste et la femme receveuse[38]. Une telle coopération rappelle les couples efficaces pour les entreprises de transport décrits par les historiens Georges Ribeill dans le monde ferroviaire et Vincent Guigueno pour le monde des phares maritimes[39]. Au sein de l'équipe, difficile d'établir une hiérarchie. Selon les textes réglementaires, le seul maître à bord était le machiniste, généralement plus expérimenté et ancien receveur, mais, en pratique, il semble, à l'inverse, que « *le patron de la voiture, c'était le receveur*[40]. » Sa tâche, qui consistait à gérer les flux de voyageurs mais aussi à commander l'arrêt et le départ au machiniste, lui conférait un rôle de premier plan. Comme l'a expliqué le sociologue Pierre Bouvier, le « *service usager* » demeure prédominant sur la conduite dans les responsabilités et l'organisation du travail, de l'époque hippomobile à la disparition du receveur au cours des années 1970[41].

Plus que dans l'activité en tant que telle, la réelle difficulté du métier de machiniste ou de receveur réside dans les horaires imposés[42]. Que ce soit du point de vue de l'agent ou de sa famille, les journées sont longues, notamment en raison de tableaux de marche prévoyant des services *en deux fois* avec une pause à midi. Si une telle organisation correspond à l'existence de deux périodes de pointe, le matin et le soir, avec une période creuse en milieu de journée, elle impose aux agents une présence plus étendue, la période du déjeuner n'étant pas toujours suffisamment longue pour rentrer chez soi : « *les estomacs, ils en prennent un coup*[43]. » La répartition des journées de travail au cours de l'année est aussi extrêmement contraignante, un seul dimanche sur sept étant généralement chômé.

Ces quelques considérations sur le métier des agents du transport parisien laissent

[38] Entretiens collectifs. Un agent retraité nous a entretenu des relations « *conjugales ou pas* » qui pouvaient exister entre machinistes et receveuses (entretien avec M. Pelser).

[39] Voir Ribeill (G.), *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, pp. 363-364 et Guigueno (V.), *Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX^e-XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 176.

[40] Entretien avec M. Dautreme.

[41] Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, pp. 21-22.

[42] « *C'est pas le métier qui est dur, c'est les horaires* » (entretien avec M. Dautreme).

[43] Entretien avec M. Dautreme.

transparaître qu'il s'agit souvent bien plus que d'un simple emploi. La frontière entre vie privée et vie professionnelle, si elle est très précise dans les horaires de travail, est plus généralement très floue. La RATP, communément surnommée « *la maison* », est avant tout une vaste communauté d'agents[44].

Les terminus, plus que les dépôts, s'imposent comme les lieux de convivialité entre collègues travaillant à bord des autobus. Généralement, un café voisin sert de repaire aux agents, notamment en heure creuse[45]. Machinistes et receveurs attendent tranquillement le départ au café, qui, lorsqu'il est accrédité, leur délivre des boissons chaudes, tandis que les voyageurs sont contraints d'attendre dehors, l'autobus restant souvent fermé, même l'hiver[46].

A cette culture du personnel roulant vient s'ajouter celle des ateliers. L'exemple de Floréal prouve qu'il existe une véritable culture de dépôt, qui se nourrit notamment des relations sociales entre agents de la maintenance[47]. Ce monde d'ouvriers se retrouve autour d'événements collectifs, comme les fêtes, mais aussi autour de pratiques officieuses mais partagées, comme la perruque[48]. Dans cette société, l'atelier central de Championnet occupe une place particulière. Parmi le personnel, il donne l'image d'une forteresse ouvrière rétive à la modernisation[49]. Ce monde voit pourtant son prestige diminuer progressivement, depuis la construction des carrosseries en métal à l'extérieur de l'entreprise, jusqu'à la réduction du nombre de visites d'entretien du fait de la fiabilité accrue du matériel, en passant par l'adoption du diesel à compter de 1950[50]. En réalité, Championnet n'est pas aussi autarcique, ses employés participant par exemple à l'ensemble des grandes grèves que connaît la RATP en 1947, 1951, 1953 et 1968.

Machinistes et receveurs sont confrontés quotidiennement aux voyageurs, ce qui conduit à d'inévitables situations de tension, qu'il convient d'apprendre à gérer, notamment en

[44] Entretiens collectifs. Ce monde est essentiellement masculin. Les femmes employées à l'exploitation étaient uniquement receveuses et ce, depuis la guerre de 1914-1918. Elles semblent avoir suscité moquerie et envie de la part de leurs collègues masculins pour qui « *les receveuses, c'est autre chose* » (entretien avec M. Dautreme). Ainsi naissent des figures de salles de garde, telle celle de *la receveuse de quatre heures* aussi appelée *receveuse à ticket*. Certaines femmes receveuses se présentaient au dépôt à 4 h auprès du contrôleur de nuit et prenaient un service très tôt, plus rapide du fait du faible nombre de voyageurs, ce qui leur permettait de réduire la durée de leur journée. Et alors, « *c'est cocotte qui faisait la recette* » (entretien avec M. Dautreme). Ce monde des machinistes et receveurs connaît donc, comme beaucoup de milieu à dominante masculine, un sexisme assez prononcé. Du côté des voyageurs, la principale distinction s'opère dans la répartition des places : les hommes occupent la plate-forme tandis que les femmes sont assises à l'avant du véhicule (voir, par exemple, deux clichés de 1968-1969 illustrant cette idée dans Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, pp. 64-65).

[45] Corollaire de cette vie de terminus, la question de l'alcool. Certains agents nous ont décrit une surveillance constante des machinistes dans ces lieux pourtant extérieurs à la RATP et d'autres nous ont affirmé que la consommation en était courante. Toutefois tous nous ont garanti que, personnellement, ils n'y touchaient jamais. Le sujet est donc sensible et nous ne l'avons qu'effleuré (voir p. 499).

[46] Lettre de Panouillères à la RATP du 12 mars 1962 (ARATP, 1R 152).

[47] Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal*, *op. cit.*

[48] *Ibid.*, p. 147.

[49] Kosmann (R.), « Championnet, un atelier RATP (pas) comme les autres », *in* Gérôme (N.) et Margairaz (M.) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XX^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, pp. 143-144.

[50] En 1935, un TN est complètement remis à neuf tous les 100 000 km, soit environ deux ans, le moteur ayant été changé deux fois, l'embrayage quatre fois, la boîte deux fois et le pont arrière deux fois entre temps; en 2000, un autobus faisait 450 000 km sans révision (*ibid.*, p. 145).

cas d'affluence, la surcharge étant courante sur les lignes parisiennes. Un ancien receveur nous a ainsi expliqué qu'il ne comptait plus les voyageurs, préférant « *[sonner] le complet* » lorsqu'il estimait que son autobus était plein, soit souvent bien au-delà de la limite de surcharge ; mais il se montrait ferme une fois que le *complet* était sonné[51]. Un autre explique que « *le receveur s'en foutait : il ne voulait pas se faire casser la figure* » par un voyageur excédé d'avoir été refusé[52]. La surcharge illustre bien cette liberté laissée, de fait, à l'agent, qui est seul maître à bord jusqu'au terminus et qui est conscient de disposer d'un certain pouvoir en particulier vis-à-vis des voyageurs avec qui il peut négocier.

Autre élément du jeu entre voyageurs et agents, la fraude. Un ancien receveur estime qu'il y avait beaucoup « *de triche* », le plus courant étant le refus de payer sans justification[53]. La mise en place d'un sens unique de circulation à bord, expérimenté sur les trolleybus puis généralisé sur le matériel d'après-guerre, présentait notamment l'avantage de réduire la fraude[54]. La perception à poste fixe permit également de faciliter le contrôle, puisque, désormais, tout passager étant passé devant le receveur devait être en règle[55]. En revanche, impossible pour le receveur de vérifier que les voyageurs descendent avant d'avoir dépassé le nombre de sections payées. Ainsi, comme l'écrit le conseiller général Degornet en 1957, « *il faudrait que les usagers soient des saints pour payer ce qu'ils doivent*[56]. » Ce que confirme un ancien receveur qui se faisait parfois « *engueuler par les clients* » lorsqu'il demandait les titres de transport[57]. L'attitude des receveurs vis-à-vis de cette fraude reconnue, dont l'ampleur semble importante, est bien souvent celle d'une complicité passive. Le raisonnement tenu explicitement ou implicitement par les anciens receveurs est de considérer que leur salaire à la fin du mois ne dépendait pas du taux de fraude et donc qu'ils n'avaient aucun intérêt à déclencher un esclandre avec un voyageur récalcitrant au risque de mettre l'ensemble de l'autobus dans l'agitation. Leur métier est plutôt vu comme consistant à vendre des tickets sur demande des voyageurs ou d'oblitérer les tickets présentés. Ils préfèrent laisser le rôle de la répression aux services mobiles

[51] Entretien avec M. Veilande. Il affirme ainsi avoir « *détruit le nez d'un Italien* » qui voulait monter en surcharge.

[52] Entretien avec M. Pelser.

[53] Entretien avec M. Boscher.

[54] Voir, par exemple, la lettre de l'administrateur de la RATP Charles Legrand à Repiton du 24 janvier 1949 (ARATP, 1R 149).

[55] Une étude interne de 1955 montre d'ailleurs que le matériel à poste fixe réduit la fraude sur la section de montée et le non-paiement (séance du 23 mai 1955 du conseil d'administration de la RATP (ARATP, 1R 149)).

[56] Lettre de Degornet au directeur général de la RATP du 14 avril 1957 (ARATP, 1R 148). En montant à bord, le voyageur devait donner au receveur le nombre de tickets correspondant au nombre de sections de son parcours, sans nécessairement indiquer sa destination. Plusieurs documents incriminent ce type de fraude comme étant le plus courant après la guerre (voir le carton ARATP, 1R 149). L'étude de 1955 montre que la fraude porte en moyenne sur 1,1 section (séance du 23 mai 1955 du conseil d'administration de la RATP (ARATP, 1R 149)).

[57] Entretien avec M. Veilande. Pour ce receveur, les fraudeurs étaient souvent « *des étrangers.* » Ce ne peut être des touristes au vu des différents stratagèmes de fraude, qui ne peuvent être élaborés par des voyageurs occasionnels. Faut-il voir dans cette accusation le fait que les populations immigrées, en difficulté sociale et vivant dans les périphéries urbaines, avaient une tendance plus forte à frauder ? Ou une simple représentation xénophobe de la figure du fraudeur ? Un ancien agent avait aussi identifié une catégorie de vieilles filles fraudeuses : « *elles avaient beau être riches, quelquefois, elles changeaient de place, en douce, ou elles nous disaient qu'elles venaient de monter pour ne donner qu'un seul ticket, mais on les repérait à leur chapeau vert !* » (« 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, p. 11). Il s'agit sans doute d'une allusion au roman éponyme de l'auteure Germaine Acremant (Acremant (G.), *Ces dames aux chapeaux verts*, Paris, Plon, Nourrit et compagnie, 1922, 300 p.).

de contrôle[58]. Sans refuser les difficultés, les receveurs se voient souvent plus comme des agents facilitant le trajet des voyageurs et la progression du véhicule, plutôt que comme des obstacles aux contrevenants[59].

Certaines personnes ayant pris très régulièrement l'autobus pour se rendre à leur travail au cours des années 1950 et 1960, nous ont affirmé n'avoir jamais discuté avec aucun autre voyageur. En revanche, il n'en va pas de même des anciens agents que nous avons interrogés qui sont unanimes pour décrire un tissu de relations, plus ou moins proches, avec des voyageurs : « *on connaissait du monde à bord* » ; « *avec les clients, on se connaissait de vue* » ; il y avait plutôt des habitués « *sympas*[60]. » Sans nécessairement lier connaissance, certains voyageurs avaient leurs repères : « *à telle heure, c'était tel receveur*[61]. » A Paris, bavarder avec le receveur, voire le machiniste est courant, notamment sur certaines lignes, comme le 73 (Hôtel de Ville – Pont de Neuilly), pour laquelle la direction du dépôt de Puteaux est contrainte, en 1959, de rappeler spécifiquement que cette pratique est « *formellement interdite*[62]. » En banlieue, il est probable que ces échanges étaient encore plus fournis, comme l'illustre l'exemple de la ligne 179 (Pont-de-Sèvres – Le Plessis-Robinson), qui desservait les usines Renault de Billancourt. Un ancien machiniste raconte qu'il voyait tous les matins les mêmes ouvriers se rendre à l'usine : il connaissait « *tous les gens qui prenaient le bus* à Pont de Sèvres[63]. » Témoignage d'une ambiance ouvrière et banlieusarde qui n'était probablement pas celle des lignes parisiennes, que nous pouvons supposer socialement plus mixtes.

Néanmoins, les rapports avec les voyageurs peuvent s'envenimer et la description des relations entre employés et clients ne doit pas faire oublier les tensions qui peuvent surgir, notamment aux heures de pointe, celles de la semaine comme celles du dimanche soir dans les gares (voir p. 82). Il ne s'agit pas uniquement de voyageurs désireux de monter au plus vite à bord : agression, vol de l'empoche du receveur ou actes plus violents encore sont enregistrés sans faire l'objet de statistiques détaillées[64]. C'est le cas de cette altercation, en pleine guerre d'Algérie, survenue en 1958 sur le 166 (Porte de Clignancourt – Colombes), où « *le receveur [réagit] assez violemment et frappa le nord africain à la face avec son appareil O.E.* », c'est-à-dire sa moulinette[65]. Dans ce contexte de tension particulière

[58] Quant au contrôle physique des tickets, il reprend dès 1947, le laboratoire poursuivant jusque dans les années 1960 un travail d'analyse des tickets douteux, dont l'efficacité semble, pour le moins, discutable (voir le carton ARATP, 1R 149).

[59] Les agents n'étaient pas eux-mêmes d'une exemplarité totale. Il était ainsi courant que les machinistes, habitués à conduire en extérieur avant que les TN soient vestibulés, fument à bord, en contradiction avec le règlement.

[60] Entretien avec M. Veilande.

[61] Entretien avec M. Le Nay.

[62] Note de service RATP/R/Puteaux du 19 février 1959 (ARATP, 1R 151). Voir également la lettre de Panouillères à la RATP du 12 mars 1962 (ARATP, 1R 152).

[63] Entretien avec M. Chirat.

[64] Le stationnement illicite au droit des points d'arrêt peut conduire à des situations violentes. Ainsi en est-il en juin 1958, alors qu'un taxi empêchait un autobus de la ligne 53 (Voltaire – Porte d'Asnières) de marquer un arrêt au plus près du trottoir, une voyageuse qui en descendait fut renversée par une motocyclette se faufilant dangereusement entre l'autobus et le taxi. Emporté par la colère, le receveur s'empressa alors d'insulter et de frapper au visage le chauffeur de taxi, responsable indirectement de l'accident (voir le carton ARATP, 1R 152).

[65] Note RATP/R/4 141 du 29 mars 1958 (ARATP, 1R 152).

de l'espace public, plusieurs incidents très graves eurent lieu à bord d'autobus, notamment sur la ligne 167 (Levallois (pont de Levallois) – Nanterre (Jules Quentin)). Ainsi un *Nord-Africain* est tué par balles par deux autres le 8 septembre 1960, tandis que, selon l'expression administrative, un *FMA*, Français musulman d'Algérie, est blessé par coup de feu, également par deux autres le 20 décembre de la même année[66].

Plus couramment, l'appel des numéros d'ordre, auquel devait procéder le receveur lorsqu'il voyait que tous les voyageurs ne pourraient pas monter à bord, n'a pas toujours été aussi aisé que ce que montre le feuilleton des années 1960 *L'abonné de la ligne U*. Il était souvent difficile de trouver le premier numéro et de respecter l'ordre. La réglementation de l'attente, par le biais des numéros d'ordre, constituait une occasion rêvée pour qui aimait jouer avec les règles ou était tout simplement pressé : « *la triche avec les numéros d'ordre, c'était pas difficile*[67]. » Le plus courant était de ramasser des numéros d'ordre jetés au sol par les voyageurs de l'autobus précédent, mais d'autres techniques existaient[68]. Pourtant, comme à Londres, l'article 171 de l'ordonnance générale de police du 18 février 1948 imposait de former une file d'attente mais il semble avoir connu un manque de respect (voir p. 297)[69].

Il y a donc défaillance humaine, des voyageurs comme des receveurs, et défaillance mécanique des distributeurs. La RATP mène une campagne de remplacement des distributeurs par des pancartes incitant à former une file d'attente dans des couloirs fictifs ou réels dès 1952, notamment en lien avec la mise en service du matériel à poste fixe[70]. Toutefois, elle doit maintenir les distributeurs aux arrêts les plus chargés, les scènes de contestation se poursuivant en ces lieux[71].

---

[66] Voir le carton ARATP, 1R 152. L'appellation *FMA* est courante dans la prose administrative de l'époque et désigne les habitants d'Algérie non formellement Français, puisque l'accès à la citoyenneté passait par une remise en question de son appartenance religieuse.

[67] Entretien avec M^me^ Vauvrecy.

[68] « *Certains voyageurs détachent journellement à [la gare Saint-Lazare] seulement entre 17 h. 45 et 19 h., un certain nombre de numéros d'ordre qu'ils remettent quelques minutes plus tard à des personnes arrivées après eux* » (note CMP/REM/5 708 du 25 mars 1948 (ARATP, 1R 260)).

[69] Voir fig. 161, p. 793. En certains endroits, il faut faire la queue pour prendre un numéro et non pour prendre l'autobus en raison du mauvais fonctionnement des distributeurs. Ce qui est la cause de nombreuses contestations :

> *Je viens vous signaler que le distributeur de tickets du quai de la Mégisserie (arrêts autobus 21, 81, 85) fonctionne très irrégulièrement depuis longtemps déjà ; les tickets se coincent et c'est avec beaucoup de mal que l'on en obtient.*
> *Cela crée un resquillage car beaucoup de personnes ne veulent pas se donner de peine et disent simplement au receveur que le distributeur ne marche pas, et celui-ci les fait monter au détriment de ceux qui ont des billets.*
> *C'est ce qui m'est arrivé aujourd'hui [...] le receveur de l'autobus 21 entre 18^h^ et 18^h^5 a pris des personnes sans billets et moi, munie d'un billet, [...] je me suis fait répondre "il n'y a plus de place, vous avez un ticket je ne veux pas le savoir."*
> *Je vous demande donc et je vous en remercie à l'avance, d'y mettre bon ordre en réprimandant comme il convient le receveur et en faisant le nécessaire pour l'arrangement du distributeur.*

(lettre de Reimans à la RATP du 11 mars 1957 (ARATP, 1R 259))

[70] Les pancartes portent alors l'indication suivante : « *MM. les voyageurs sont tenus de se RANGER EN FILE SUR LE TROTTOIR dans leur ordre d'arrivée et de laisser monter d'abord les personnes ayant un droit de priorité qui doivent se grouper en dehors de la file d'attente.* » (ARATP, 1R 259).

[71] La consommation de numéros d'ordre est encore supérieure à 10 millions par mois à la fin des années 1950 (note RATP/REM/1 664 du 14 février 1959 (ARATP, 1R 260)). Les numéros étant jetés à terre par les voyageurs ou les receveurs, les distributeurs sont une grosse source de déchets autour des arrêts. Il est donc décidé de bloquer tous les distributeurs lors de la « *journée sans papiers* » organisée par la Préfecture de la Seine le 5 mai 1958 pour sensibiliser la population à la propreté de l'espace public (note au personnel RATP/REM du 2 mai 1958 (ARATP, 1R 260)).

Ainsi, loin d'être atone et morose, le monde de l'autobus s'avère particulièrement vivant, même si ce sont parfois les archaïsmes du système qui génèrent les interactions, la prise de parole, voire les altercations. Autant de signes qui semblent pourtant peu visibles en dehors de ce monde. C'est donc également de l'extérieur qu'il convient d'observer cette société, en tentant d'analyser l'image que renvoient notre mode de transport et ses utilisateurs à leurs contemporains.

B. L'autobus, un mode perçu comme archaïque

Les signes émis par le système de l'autobus parisien à destination d'un monde extérieur à lui-même sont alors très marqués par leur décalage vis-à-vis d'une société en pleine modernisation. Que ce soit par l'attrait des emplois qu'il propose, par le service qu'il offre ou les images populaires qu'il génère, l'autobus entretient effectivement un complexe, fondé sur ses propres retards et accru par les progrès médiatisés des autres modes, de l'automobile à l'aviation. Nous entendons en relever ici différentes marques, puis nous arrêter sur le drame du 17 octobre 1961, qui valut aux autobus de faire la une de la presse, pour des raisons bien éloignées de leur quotidien.

Autobus et modernité au cœur des Trente Glorieuses

La société française des Trente Glorieuses cède à la mythologie, décrite par le sémiologue Roland Barthes, de « *l'homme-jet* » dont la très haute célérité dépasse la notion même de vitesse pour se muer en une certaine sérénité[72]. Sont mis en avant les hommes d'affaires, cibles de projets comme le Concorde ou l'Aérotrain, mais aussi du réseau autoroutier en construction. Cette société est celle dépeinte par le cinéaste Jacques Tati sans abandonner une bicyclette devenue obsolète pour beaucoup. Comme l'a écrit le philosophe Raymond Aron, « *la socialisation industrielle transfigure le succès en valeur suprême*[73]. » Vitesse et réussite sont ainsi le couple dominant d'une France en croissance économique où « *la voiture est inséparable de l'homme qui travaille* », comme l'affirme un film publicitaire de Renault[74].

Dans ce contexte, la conduite des vieux TN a quelque chose d'archaïque. A l'heure où fluidité et confort deviennent une évidence, les machinistes doivent se débrouiller pour rendre leur conduite la plus douce dans des conditions hostiles[75] :

> *L'hiver, avec mon cuir et mon cache-nez et, l'été, la chaleur décollait la semelle de mes chaussures. Pour bien conduire, c'était à l'oreille, pour passer les*

[72] Barthes (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, pp. 87-90.

[73] Aron (R.), *Les désillusions du progrès, essai sur la dialectique de la modernité*, Paris, Calmann-Lévy, 1969, réédition, Paris, Gallimard, 1996, p. 172.

[74] FI, *Magazine de l'automobile n° 14*. Sur l'idée d'une société mobile, voir également Guigueno (V.), « Building a High-Speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974 », *Technology and culture*, vol. 49, janvier 2008, pp. 21-40.

[75] « 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 11. Ce témoignage, d'une femme, renvoie à une période comprise entre 1961, année où conduisit la première femme machiniste, et 1971, année de retrait des TN.

> *vitesses correctement, en faisant le double débrayage. [...] C'est pas comme aujourd'hui [en 1999] avec leurs trucs automatiques. Nous, si on avait secoué les voyageurs, c'est l'inspecteur de ligne qui nous aurait secoués !*

Le monde de l'autobus est encore soumis aux aléas climatiques dont s'abstrait toujours plus l'automobile, comme le verglas qui peut paralyser le réseau[76]. Le fonctionnement vieillissant du système est parfaitement visible dans les images filmées à l'époque. La foule attend, chacun ayant pris son numéro d'ordre ou se rangeant, statique, dans la queue, alors que le flux automobile donne le rythme à la ville en ses principaux lieux d'échange, comme la gare Saint-Lazare[77].

L'image des agents se trouve rabaissée : « *les gars de chez Renault nous appelaient les crève-la-faim* », raconte un ancien machiniste[78]. Le côté « *enrégimenté* » de la RATP – casquettes à barrettes, matricules sur le revers de la veste... – reflète une organisation interne ressentie comme tendue[79]. Comme nous l'a affirmé un ancien agent, « *on avait toujours tort, nous, par rapport aux gradés*[80]. » Les *deux étoiles* et *trois étoiles*, agents de maîtrise présents dans les terminus, sont perçus comme souvent injustes et faisant montre de peu de souplesse par rapport aux machinistes et receveurs, souvent sollicités pour des heures supplémentaires en cas d'événement important. La hiérarchie, très sourcilleuse, exerçait un contrôle très fin du personnel à bord des véhicules[81]. Enfin, les machinistes se trouvent encore affublés d'une réputation de consommateurs de boissons alcoolisées, qu'il est difficile d'étayer sur des éléments tangibles[82].

Le métier de machiniste, avec ses contraintes de temps et de salaire, ne suscite donc pas de vocations massives. Dès les années 1950 et avec une intensité aggravée au cours des années 1960, la RATP est ainsi confrontée à des démissions et des difficultés de recrutement qui s'ajoutent aux départs à la retraite[83]. Cette crise de la main d'œuvre ne lui est pas spécifique, mais l'entreprise publique se trouve dans l'impossibilité de recruter des étrangers immigrés du fait de ses statuts, tandis que la garantie de l'emploi qu'elle offre n'est pas un facteur décisif dans un monde au très faible chômage.

---

[76] Ce qui arrive le 4 janvier 1959 (note RATP/REM/46 du 4 janvier 1955 (ARATP, 99/1)).

[77] Voir FI, *Visage de Paris, demain c'est dimanche* et INA, *Journal télévisé de la nuit de l'ORTF*, 29 septembre 1958.

[78] « 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 11.

[79] *Idem.* Dans les bureaux, l'ambiance était quasi militaire : « *il y avait pas le salut, mais presque* » ; les employés étaient en blouse grise et se trouvaient au plus près des directeurs, « *puissants et craints* » (entretien avec M. Le Nay).

[80] Entretien avec M. Veilande.

[81] Ainsi, un contrôleur de ligne, vite surnommé *Zébulon*, faisait souvent mine de regarder les vitrines, dans la rue, tout en surveillant les autobus qui passaient et en notant les irrégularités commises par les agents (entretien collectif).

[82] L'exemple du rapport de police de l'accident du 31 janvier 1957, survenu à Deuil-la-Barre, est parlant : « *au moment du constat, une personne honorablement connue, m'avait signalé que le chauffeur du car [en grande banlieue, la RATP exploite des véhicules proches des autocars], M. Joubard, sentait le vin, l'intéressé avait consenti à subir une prise de sang et le résultat qui vient de m'être communiqué par la lettre jointe du Dr Le Breton, indique que le sang prélevé ne renferme pas d'alcool* » (ARATP, 1R 81).

[83] Voir, par exemple, la question écrite du conseiller municipal conservateur Alain Griotteray (*BMO*, 11 octobre 1962). La situation était totalement différente au cours de l'immédiat après-guerre, quand, sur un marché de l'emploi très tendu, décrocher un poste à la RATP était plutôt enviable. L'entrée à la RATP se faisait d'ailleurs souvent par le biais d'une connaissance qui y travaillait, le nouvel embauché devenant lui-même une tête de pont pour d'autres postulants.

Parmi ses agents, l'un connut tout de même un certain succès autour de 1960. René Lagary, machiniste à la RATP et auteur-compositeur-interprète, écrivit notamment les paroles de la célèbre chanson *Le chat de la voisine*, créée par Yves Montand en 1959 au théâtre de l'Étoile. Fier de son métier, il arborait sa tenue, dont la fameuse casquette, et parfois son véhicule dans les médias et sur les pochettes de disques (voir fig. 100, p. 500). Mais, à l'aube des années 1960, *Le pauvre chien* ou *Mes p'tits copains* sont bien loin de la déferlante moderne du *rock'n'roll* anglo-saxon.

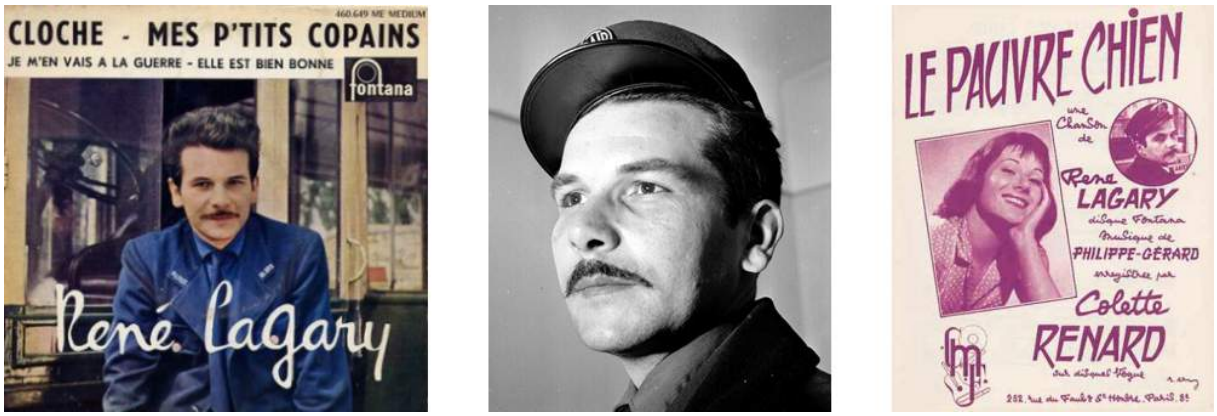


Fig. 100 – *René Lagary, machiniste et vedette de la chanson des années 1950-1960*[84]

Les agents de la RATP ne sont pas seuls à subir un phénomène de dépréciation. Les voyageurs eux-mêmes en sont aussi victimes. Pour eux, même les plus captif *a priori*, un mouvement inéluctable semble s'engager : l'autobus appartient au passé des citadins, la voiture à leur futur[85]. Autrement dit, pour qu'un mode paraisse moderne, il est indispensable qu'un autre paraisse archaïque, rôle que l'autobus endosse au cours des Trente Glorieuses. Ce qui se traduit jusque sur la chaussée, lorsque la pression automobile croissante rend toujours plus difficile de sauter sur la plate-forme arrière d'un TN, sapant ainsi l'un des fondements du plaisir de l'autobus parisien[86].

Les liens que l'autobus entretient avec l'avion, symbole de la modernité et d'une liberté de voyager nouvelle en cours de démocratisation, illustrent également ce décrochage. Depuis l'entre-deux-guerres, le transport des passagers était assuré par les compagnies à titre gratuit entre Paris et Orly ou Le Bourget, en autobus ou autocars, ces trajets terrestres faisant partie intégrante du voyage et donc du service rendu au voyageur. Or, une décision internationale rendant payants ces trajets en 1952, l'organisation dut en être changée. Avant de procéder à un appel d'offres, parmi les caractéristiques de ces services extrêmement spécifiques, outre les bagages, le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale

[84] De gauche à droite : pochette du disque *Cloche – Mes p'tits copains* (*ca.* 1960) ; photo de René Lagary en 1959 ; pochette de la chanson *Le pauvre chien* interprétée par la chanteuse Colette Renard en 1959 (`http://www.bloncourt.net`).

[85] Voir Napoléon (Charles) et Ziv (Jean-Claude), *Le transport urbain, un enjeu pour les villes*, Paris, Dunod, 1981, p. 79.

[86] Voir FI, *Éclair Journal d'août à décembre 1959.*

notait que « *la qualité des passagers exige des véhicules dotés d'un confort qui excède celui qu'apportent habituellement les transports en commun*[87]. » Dès lors furent développés différents moyens de rallier l'aéroport, dont essentiellement l'automobile individuelle et le taxi. Le premier service régulier d'autobus entre Paris et l'aéroport d'Orly ne fut ouvert qu'en 1961. Ce mode perdit ainsi le quasi-monopole qu'il détenait sur ce type de liaisons. La division entre les voyageurs, eux-mêmes déjà privilégiés dans la société française de l'époque, ne se contentait pas de la différence de classes à bord des avions[88]. Dès lors, l'autobus voit son rôle réduit à faire visiter l'aéroport, fierté nationale, à un public qui ne prend pas l'avion (voir fig. 101, p. 501).

Fig. 101 – *Publicité pour la desserte d'Orly (*ca. *1961)*[89]

Ces rapports ambivalents entre l'autobus et la modernité, aérienne ou automobile, ce mode en étant à la fois une des conditions de la réussite, son passé et son complément, ont été résumés par le démographe et économiste Alfred Sauvy[90]. Il a dénoncé le rêve d'une

[87] Note du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale à la direction générale des chemins de fer et des transports du 8 décembre 1952 (ARATP, 1R 317).

[88] Cette idée de distinction entre services réservés aux voyageurs et services destinés aux employés et habitants du secteur fut d'ailleurs reprise par la distinction entre la ligne Roissybus et les autres lignes ralliant l'aéroport, à partir des années 1970. Ces dernières, lignes de l'ombre permettant, en coulisse, le fonctionnement de l'infrastructure, furent particulièrement illustrées dans FI, *La vie sauve*, qui en montre toute la tension.

[89] PRATP, 54 858. L'affiche annonce : « *allez voir une réussite exceptionnelle de la technique française* » et « *prenez l'autobus à la porte d'Italie ; toutes les voitures marquées "285" vont à Orly ; départs fréquents.* » La ligne 285 (Porte d'Italie – Savigny-sur-Orge) fut ouverte le 10 juillet 1961.

[90] Pour Alfred Sauvy, en 1971 :

> *Une idée se répand dans les milieux intéressés et s'exprime parfois, selon laquelle la voiture individuelle étant appelée à se généraliser, les transports en commun sont, sinon condamnés, du moins voués à une vie décadente, en attendant leur disparition comme un outil périmé. Il serait sans doute fort agréable que tout individu puisse bénéficier de cette maison mobile, notamment pour se rendre à son travail. [...] Cependant ce rêve est proprement irréalisable. Non seulement, dans les villes se pose déjà une question aiguë d'espace, mais la locomotion individuelle ne peut être accessible à tous : Le budget annuel d'une voiture, amortissement compris, est estimé bien modestement à 300 F (270€ de 2006) par mois, ce qui représente 600 francs (540€ de 2006) pour un ménage sans enfant. Nous sommes encore bien loin des salaires minimaux qui permettraient une telle affectation. [...] Mais il y a d'autres incompatibilités : il y aura toujours des faibles, des malades, des névrosés, des infirmes, des vieux, des très jeunes, des personnes dont la voiture est en réparation, des personnes de passage, etc. Singulièrement utopique est l'idée du*

voiture pour tous, rendu impossible par le manque d'espace en ville, le coût d'achat, d'utilisation et d'entretien d'une automobile et la demande de transport « *des faibles, des malades, des névrosés, des infirmes, des vieux, des très jeunes, des personnes dont la voiture est en réparation, des personnes de passage* », pour qui les transports en commun sont indispensables[91].

Les autobus viennent donc en aide à ceux qui ne peuvent accéder à l'automobile individuelle. Dans l'esprit de l'architecte Guy Rottier, ils peuvent même permettre à ceux qui n'ont pas de toit d'en trouver. L'« *architecture éphémère et de récupération* » qu'il conçoit à l'époque emploie effectivement des autobus parisiens pour les transformer en constructions à bas prix[92]. De façon paradoxale, ils peuvent également devenir un lieu d'où admirer l'automobilisme moderne, comme dans le récit que dresse, en 1956, l'écrivain Marcel Jouhandeau d'« *une mère [désignant] à son petit garçon toutes les succursales d'automobiles de l'avenue de la Grande-Armée et des Champs-Élysées* » depuis un autobus[93]. Surtout, les actualités filmées montrent que les activités des automobilistes pris dans les embouteillages ne sont finalement pas si différentes de celles des passagers des autobus : tricot pour les femmes, mots croisés pour les hommes[94]. Mais il est plus valorisant d'être pris dans un embouteillage à bord de sa propre voiture, que l'on semble pouvoir guider au mieux à travers le flux automobile, même ralenti, que de se trouver impuissant assis dans un autobus vieilli enlisé dans la circulation.

L'intérêt que présente l'autobus, indéniable au vu d'une fréquentation même en berne, n'est donc que très peu visible de l'extérieur. Dominée par l'image sociale d'autres modes, il passe dans l'ombre ou, lorsqu'il est invoqué publiquement, il n'est qu'un obstacle au progrès. Dans ce contexte, il est particulièrement intéressant de s'attarder sur un épisode dramatique, celui du 17 octobre 1961, qui met en jeu simultanément l'utilité et la souplesse du système de l'autobus parisien autant que son caractère de mode de l'ombre.

17 octobre 1961, l'utilité dramatique de l'autobus

L'un des épisodes les plus sombres de l'histoire des transports parisiens a effectivement lieu en plein affaiblissement de l'autobus, situation qui n'est pas sans rappeler le contexte

véhicule universel et obligatoire. [...] Pour toutes ces raisons apparaît impérieuse la nécessité d'avoir des transports en commun.

(Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, p. 15)

[91] *Idem.*

[92] Rottier (G.), *La nouvelle architecture de terre*, Paris, éditions alternatives, 1986. Voir fig. 234, p. 1170.

[93] Jouhandeau (M.), *Nouvelles images de Paris* suivi de *Remarques sur les visages*, Paris, Gallimard, 1956, p. 47.

[94] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*. Le tricot, ainsi que les épingles à chapeau, dont l'usage se raréfie au cours du siècle, constituent d'ailleurs une pomme de discorde depuis les années 1910 en raison du danger qu'ils pourraient représenter en cas d'accident ou de freinage brusque. Sur ce point, il semble toutefois que le tricot ait été une activité courante à bord des autobus parisiens des Trente Glorieuses, malgré la récrimination de certains voyageurs, mais en toute légalité (voir le carton ARATP, 1R 151). Une ancienne voyageuse, adepte du tricot, nous a affirmé que « *ça a été défendu à un moment* », ce qui ne semble pas avéré par un règlement de la RATP mais a pu être décrété à l'échelle locale par un chef de dépôt (entretien avec M^{me} Fletcher).

de l'Occupation : la soirée du 17 octobre 1961[95]. Encore une fois l'histoire nationale dans ce qu'elle a de plus dramatique, en l'occurrence les épisodes douloureux de la décolonisation algérienne, croise l'autobus parisien, pour lui conférer un rôle d'auxiliaire. Depuis le début de l'année 1961, la tension entre membres du Front de libération nationale (FLN), partisans de l'indépendance de l'Algérie, et forces de l'ordre s'était accrue, notamment du fait de nombreux assassinats de policiers, tandis que les disparitions d'Algériens dans des conditions obscures se succédaient. Le pouvoir exécutif, pensant peut-être apaiser la situation, décide alors de réduire la liberté de mouvement et de réunion des Français musulmans d'Algérie. Parmi les mesures prises dans ce cadre par le préfet de police Maurice Papon, le couvre-feu décrété le 5 octobre 1961 suscite une vive réaction, ce qui conduit le FLN a organiser, le 17 octobre, une manifestation pacifique nocturne, bravant l'interdit.

Ce soir là, pour rallier le cortège, beaucoup d'Algériens, vivant en banlieue, prévoient d'emprunter un autobus jusqu'à une porte de Paris, puis d'y prendre le métro. Toutefois, plusieurs machinistes, à Nanterre comme ailleurs, refusent de les laisser monter à bord. A Argenteuil, Asnières ou La Garenne-Colombes, les policiers font descendre les Algériens qui sont parvenus à prendre l'autobus, les fouillent, les menacent, les arrêtent, voire les frappent. Arrivés aux portes de Paris, les Algériens sont parfois molestés à l'entrée du métro, comme à la porte de la Chapelle. A la porte de Pantin, les abris du réseau routier sont utilisés par les forces de l'ordre pour rassembler les Algériens arrêtés et les faire monter massivement dans des autobus les emmenant au centre d'identification de Vincennes. Enfin, lorsqu'ils parviennent à sortir du métro, à l'Étoile ou à la Concorde, les Algériens sont frappés par les policiers, qui les arrêtent et les poussent à bord d'autobus et de cars de police les attendant. Place de l'Opéra, « *aussitôt qu'un autobus est plein, un autre arrive* », selon l'historien Jean-Luc Einaudi[96]. Beaucoup de manifestants viennent à pied, d'autres se trouvent pris par hasard dans la foule et exposés aux coups des policiers.

L'autobus est bien un élément-clé de cette soirée dramatique. Pour le psychologue Dan Sperber, témoin de l'arrivée des Algériens arrêtés au Palais des sports, les autobus sont à la fois les véhicules auxiliaires de la police et le symbole de la vie parisienne qui poursuit tranquillement son cours, puisque les lignes passant à la porte de Versailles ne sont pas suspendues[97]. C'est également la célèbre photo prise par le photographe Élie Kagan, montrant les autobus à bord desquels des Algériens, assis les mains sur la tête, contrastent avec la publicité pour des bonbons, apposée sur le flanc du véhicule (voir fig. 102, p. 504).

[95] Nous nous fondons ici sur le travail de Jean-Luc Einaudi (Einaudi (J.-L.), *La bataille de Paris, 17 octobre 1961*, Paris, Le Seuil, 1991, 409 p.). Pour des images filmées du drame, voir FI, *Le silence du fleuve* et FI, *17 octobre 1961, dissimulation d'un massacre.*

[96] *Ibid.*, p. 139.

[97] *Ibid.*, p. 153. Pour l'éditeur de gauche François Maspero aussi, « *les autobus qui continuaient à passer* » symbolisent une vie nocturne inchangée (FI, *Le silence du fleuve*).

[98] *Ibid.*, p. 216.

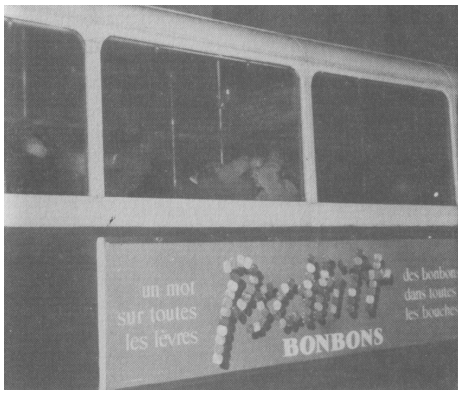


Fig. 102 – *Photo prise par le photographe Élie Kagan au pont de Neuilly vers 21 h 30 le 17 octobre 1961*[98]

Les actualités télévisées, qui minimisent l'importance de l'événement, mettent toutefois en avant le rôle des autobus, en filmant des Algériens transférés dans des véhicules de la ligne 31 (Gare de l'Est – Étoile) arborant une girouette *Service spécial* ou *Pas de voyageurs*, le sujet se finissant sur l'image d'un autobus qui s'éloigne (voir fig. 103, p. 505)[99]. Plusieurs jours après le 17 octobre, les autobus de la banlieue nord-ouest sont encore le lieu choisi par policiers et agents des compagnies républicaines de sécurité (CRS) pour mener des campagnes d'intimidation sous couvert de lutte anti-terroriste[100]. Ils arrêtent les autobus, font descendre les voyageurs algériens, les fouillent et les maltraitent, laissant repartir le véhicule avec, à son bord, les personnes dont le faciès n'a pas été identifié comme algérien. Ce choix de l'autobus comme lieu-clé de la part des forces de l'ordre souligne son inscription dans la mobilité quotidienne des banlieusards, algériens ou non. L'autobus *extra muros* est alors un lieu de visibilité de l'action publique.

Ainsi, ce sont bien les autobus de la RATP et leur personnel que Maurice Papon, à court de véhicules, a réquisitionnés. Si la CGT dénonça l'attitude de la direction qui, selon elle, « *cacha aux machinistes désignés la besogne qu'ils allaient faire* », les agents n'ont pu longtemps l'ignorer[102]. Jean-Luc Einaudi note toutefois qu'aucun cas de désobéissance n'est connu. En revanche, aux dépôts de Malakoff et de la Croix Nivert, les agents habituellement en charge de l'entretien des véhicules refusèrent de nettoyer des autobus maculés de sang, sans que nous en connaissions la raison exacte. A Choisy-le-Roi, le personnel des ateliers du réseau ferré protesta dans une pétition contre la réquisition d'une partie des agents et du matériel de la RATP, signe que le sentiment d'appartenance à une même entité était alors perceptible. Le jour-même, la « *bienveillance* » de plusieurs machinistes a également permis à des Algériens de passer les barrages de police ou d'éviter d'être

[99] *Ibid.*, pp. 221-222. Voir INA, *Journal télévisé de 20 h de l'ORTF*, 18 octobre 1961. *Le Figaro* du 18 octobre 1961 fait également sa une avec un cliché d'autobus.
[100] *Ibid.*, pp. 242-243.
[101] INA, *Journal télévisé de 20 h de l'ORTF*, 18 octobre 1961.
[102] *Ibid.*, p. 234.

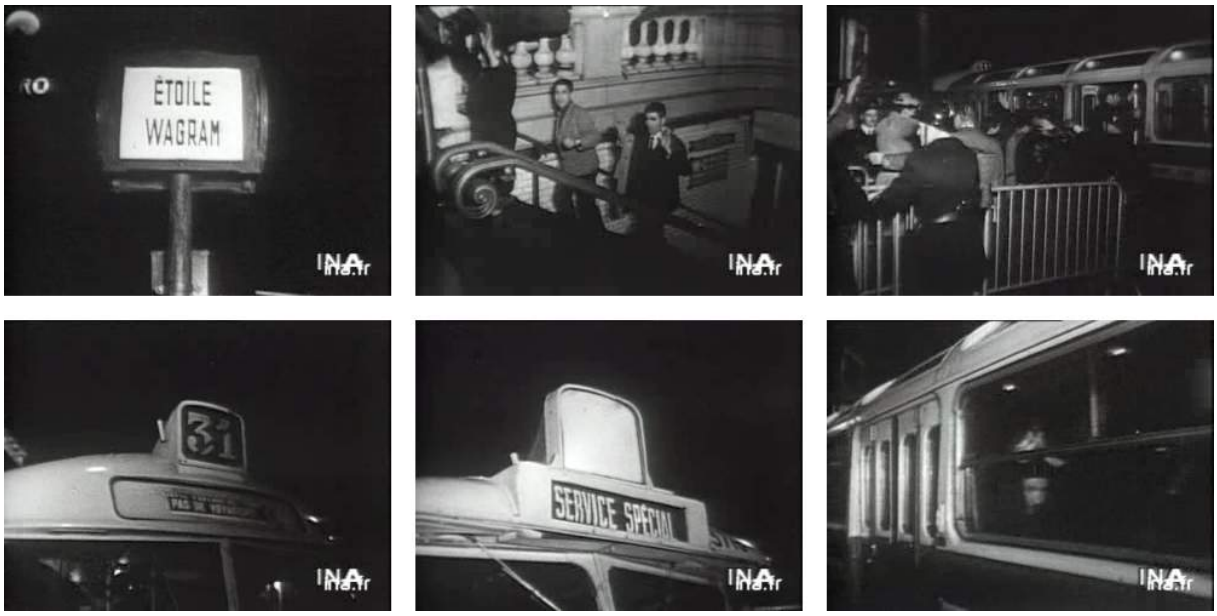


Fig. 103 – *Extraits du journal télévisé de l'ORTF du 18 octobre 1961*[101]

arbitrairement mitraillés, comme au pont de Neuilly vers 20h30, ce 17 octobre 1961[103]. Cet épisode sombre, longtemps occulté de la mémoire nationale, fit sa réapparition dans les années 1980[104]. Il est dès lors systématiquement rapporté à la rafle du Vel' d'hiv', en particulier en raison des véhicules employés : les autobus parisiens[105].

Ce moment exceptionnel de l'histoire de l'autobus parisien des années 1950-1960 n'est pas pour autant anodin. Au-delà des questions de responsabilité des acteurs, nous en retenons que l'autobus présente toujours une forme de souplesse qui peut le transformer extrêmement rapidement en auxiliaire efficace du pouvoir, notamment lorsque ce dernier entend agir à l'échelle d'un grand territoire. Comme au cours de la Grande Guerre et, encore plus, de la Deuxième Guerre mondiale, les autorités, civiles ou militaires, ont pour réflexe d'employer la capacité de mobilité que représente le réseau d'autobus parisien pour atteindre leur objectif, quel qu'il soit. Une certaine confiance dans ce système est donc toujours perceptible, même en 1961. Confiance des autorités qui peut laisser penser que celle des utilisateurs n'est pas aussi élevée et ce, notamment, en raison d'un manque d'innovation et de communication de l'autobus à Paris.

[103] *Idem.*

[104] Voir notamment Daeninckx (D.), *Meurtres pour mémoire*, Paris, Gallimard, 1984, 215 p.

[105] Nombreux sont les acteurs à renvoyer à la rafle du Vel' d'hiv'. Ainsi, le réalisateur de télévision Marcel Trillat, qui monte un reportage en 1982 et s'indigne, à propos de l'utilisation des autobus, qu'il montre abondamment : « *il n'y a pas eu la réaction, la révolte que ça aurait dû provoquer* » (FI, *17 octobre 1961, dissimulation d'un massacre*).

II. Innovations techniques et manque de communication de la Libération au milieu des années 1960

Comme l'explique de façon rétrospective un document de programme de la RATP de 1962, la période 1946-1959 a été « *une phase d'attente et de préparation*[106]. » Le secteur reste effectivement à l'écart des mutations technologiques jusqu'au milieu des années 1960 où il devient patent qu'il convient de modifier un système conçu au début du siècle dans le contexte d'un pays dont l'enrichissement est palpable et dont les investissements s'orientent vers l'innovation. Toutefois, comme l'a montré l'historien Michel Margairaz, les années sombres du transport public, dès les années 1930 et au cours des années 1950, ont tout de même permis de préparer certaines réformes, mises en place par la suite[107]. La restructuration des réseaux et la maturation d'idées *a priori* originales, comme la participation nationale au financement ou le dépassement de la frontière administrative de Paris, ont progressé dans les débats et les esprits, en l'absence de volonté politique forte pour en rendre l'application concrète.

Il convient donc de relativiser la torpeur dans laquelle semblent plongés les transports publics parisiens au cours des années 1950, en expliquant pourquoi les nombreuses innovations qui ont vu le jour, ou tenté de le faire, n'ont pas abouti à une amélioration de leur fréquentation et de leur image. Globalement, le progrès cherché par les ingénieurs du réseau routier ne vise qu'à l'amélioration d'un système d'exploitation confronté à des difficultés croissantes. Il ne s'agit ni de révolutionner la conception du mode, ni de procéder à des innovations, peut-être moins efficaces, mais plus visibles par les voyageurs et utiles à leurs déplacements. Notre hypothèse est donc qu'il y a désertion de l'espace public par l'autobus et ses défenseurs. Enfin, un manque cruel de communication autour de ces innovations frappe la RATP, qui, forte du consensus national dont elle croit jouir, n'estime pas utile de séduire le voyageur. En résulte donc une scission entre l'autobus, qui se replie sur lui-même, et ses voyageurs, qui s'en construisent progressivement l'image d'un mode décroché, qui aurait sombré dans le marasme. Cette situation n'est pas partagée par l'ensemble des réseaux européens, notamment à Londres, ce qui fait ressortir les spécificités du cas parisien.

A. Quand l'innovation ne suffit pas

L'analyse des innovations menées par la RATP, et plus globalement les pouvoirs publics, est donc doublement intéressante. D'abord en tant qu'échecs dont la compréhension des causes éclaire la connaissance du monde de l'autobus au cœur des Trente Glorieuses.

[106] *Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, p. 1. Il peut s'agir à la fois d'un aveu et d'une façon de souligner que le programme présenté marque un net progrès.

[107] Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e^-XX^e^ siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 207-222.

Ensuite en tant que généalogie des réformes menées au cours de la décennie 1964-1975, période de véritable révolution pour l'autobus parisien. Elles semblent, en tout cas, avoir permis d'éviter qu'il connaisse la situation des réseaux de province, c'est-à-dire celle d'une quasi-disparition. Aux innovations internes, qui n'offrent pas de visibilité aux voyageurs, sont venues s'adjoindre des projets accolés à la modernité automobile, par le service offert ou les infrastructures empruntées, notamment les autoroutes. L'étude plus particulière des *bus bleus* met en exergue l'inventivité déployée alors autant que les limites contextuelles à son développement. Mais ce n'étaient, selon les propres termes des exploitants, que des « *palliatifs* » impuissants face à un phénomène d'une toute autre ampleur que celle des petits ajustements développés par la RATP au cours des années 1950[108].

Innovations en coulisse, échecs sur le devant de la scène

Les principaux axes de progrès du réseau routier affichés par la RATP cherchent avant tout à améliorer l'exploitation[109]. La perception est accélérée grâce à des receveurs validant les titres de transport avant la montée à bord dans les principaux terminus ou à l'équipement des agents en appareils valideurs électriques. Les temps de stationnement sont réduits par l'espacement des points d'arrêt, la surveillance de leur dégagement, la canalisation des voyageurs par des couloirs ou le choix d'un matériel roulant mieux adapté aux échanges, avec l'abaissement, par exemple, du plancher de 75 à 60 cm.

Au cours des Trente Glorieuses le taux d'accidents, qui avait été réduit par les progrès réalisés dans l'entre-deux-guerres, reste stable[110]. Mais la structure des accidents évolue. Si le matériel acquiert une grande fiabilité, il n'en demeure pas moins qu'il peut se révéler mal adapté à la pratique et donc intrinsèquement accidentogène sans être défaillant. Le cas le plus courant est celui de l'innovation demandant une période d'adaptation, au cours de laquelle les accidents augmentent sans que l'exploitant fasse particulièrement évoluer son dispositif, préférant attendre qu'un apprentissage s'opère au sein de ses voyageurs. Mais cette période peut en réalité cacher les défaillances intrinsèques du nouveau matériel, difficilement admissibles publiquement. Ce fut le cas avec les Chausson APU, mis en service au cours des années 1950, et qui provoquèrent beaucoup moins d'accidents sur la chaussée, mais beaucoup plus d'accidents à bord, du fait de leur forte capacité de freinage[111]. La direction de la RATP accusa alors la circulation extérieure sans reconnaître, qu'en promouvant de nouveaux freins pour augmenter la vitesse de ses véhicules, elle provoquait de nouvelles chutes à bord.

[108] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 377.

[109] Nous nous fondons ici essentiellement sur un document interne de la RATP : « *Méthodes employées au réseau routier pour limiter les effets des difficultés de circulation* », *ca.* 1963 (ARATP, 1R 288).

[110] Sur les accidents au cours des années 1950-1960, voir Passalacqua (A.), « From driver to machine : Paris buses facing the accidents from the 1920's to our days », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, *passim*.

[111] Voir la note RATP/REC/11 870 de septembre 1955 (ARATP, 1R 84).

La réputation de fiabilité du matériel incite la direction à s'intéresser toujours plus à la maîtrise du facteur humain, sous l'influence de la psychotechnique, qui bénéficie au sein de la RATP d'une aura importante, à la suite de son implantation à l'époque de la STCRP (voir p. 255). Ainsi, les rapports internes sur les accidents des années 1947 à 1951 proposent-ils tous deux mesures : augmenter le nombre de visites psychotechniques et accorder des surprimes aux machinistes des lignes accidentogènes. Le facteur humain est donc primordial dans la politique de prévention des accidents de l'après-guerre. Carotte et bâton doivent permettre de traiter les machinistes comme des machines à conduire : « *l'application de ces mesures permettrait, en encourageant le personnel, d'améliorer la valeur professionnelle et, partant, de limiter ou diminuer le nombre des accidents imputables*[112]. » Notion de valeur professionnelle qui se résume en 1969 au nombre d'accidents impliquant le machiniste[113]. Ce qui est révélateur d'une vision déshumanisante du lien existant entre la machine et le machiniste. Plus encore, ce rapport de 1969 dresse une typologie des machinistes grâces aux statistiques. Ainsi, si « *le bon conducteur évite tous les accidents aussi bien de son fait que de celui des autres conducteurs [...] à partir d'un certain taux d'accidents [...], le machiniste doit être repris, rééduqué et si son comportement ne s'améliore pas, éliminé*[114]. » La psychotechnique se dresse en juge suprême et inspire un discours infantilisant et dépersonnalisant envers les machinistes.

C'est également afin d'améliorer la régularité que les machinistes voient leur métier toujours plus contrôlé. En effet, parmi les innovations en la matière, les machinistes sont dotés de *cartes de temps* indiquant les temps théoriques de passage en différents points calculés par chronométrage en fonction des périodes, jours, heures et sens. Des postes de régulation tenus par des agents en liaison téléphonique avec les terminus sont créés. Des postes téléphoniques destinés aux gradés itinérants le long des lignes sont également déployés[115]. Un système de régulation automatique des départs est mis en place à la fin des années 1950[116]. Un centre de commande, situé à la Bastille, coordonne progressivement l'ensemble des départs des lignes parisiennes. Une brigade de régulation mobile équipée de 10 voitures avec radio sillonne les itinéraires pour intervenir sur les incidents et blocages le plus rapidement possible.

Des progrès sont faits au terminus, comme l'installation, au début des années 1950, de sonneries de départ, remplaçant le sifflet des contrôleurs, trop facilement confondu avec l'environnement sonore urbain ; la signalétique à destination des voyageurs y est

[112] *Statistiques des accidents de 1947* (ARATP, 1R 83).
[113] « *Étude sur les accidents entre 1959 et 1963* », 10 novembre 1969 (ARATP, 1R 86).
[114] *Idem.*
[115] Des essais d'identification des autobus en temps réels sont même menés sur les lignes 54 (République – Clichy) et 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes).
[116] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 183. Cet appareil a retenu l'attention des ingénieurs londoniens, très intéressés par la régularité accrue et l'économie rendue possible d'un véhicule pour quatre terminus (« *Notes on the despatching and departure recording instrument* », *ca.* 1951 (TFLAG, LT/232/374)).

également améliorée, par l'utilisation fréquente d'éclairages[117]. Autres lieux d'innovation, les dépôts. Un programme d'extension de ceux existants et de construction de nouveaux est lancé au tout début des années 1960. Charlebourg, Lilas, la Maltournée ou Ivry sont ainsi agrandis tandis que, par exemple, Saint-Denis accueille un nouvel établissement, conçu pour remiser 200 véhicules, avec fosses de visite[118].

En revanche, les principales modifications de la contexture du réseau routier ne sont que des aménagements de lignes existantes, annoncés avec beaucoup de bruit, comme la création de services directs *extra muros*, en remplacement des services omnibus, mais sur des lignes préexistantes, ce que dénoncent plusieurs élus de banlieue[119]. A Paris il s'agit surtout de la création de navettes sur les tronçons périphériques de certaines lignes dont la partie centrale est prise dans la congestion et du dédoublement de deux très longues lignes[120]. Bien qu'efficace cette solution ne fut adoptée que très parcimonieusement, en raison du coût de création et d'exploitation d'une ligne supplémentaire[121].

Les innovations ne manquent donc pas, mais les plus tangibles, c'est-à-dire directement visibles par le voyageur, sont soit absentes soit décevantes[122]. La réforme tarifaire de 1967, qui a augmenté le prix des trajets d'une section en autobus de 224 %, contre 30 % seulement pour ceux de cinq sections, est l'exemple typique d'une politique tarifaire fondée sur des considérations budgétaires décorréllées d'une analyse des pratiques des voyageurs. Directement dictée par le ministère des finances, cette réforme ne prend pas en compte la forte proportion de voyageurs à petits parcours à bord des autobus *intra muros*. Véritable échec en termes de fréquentation, elle marque la dernière étape majeure d'une politique faisant abstraction de ce qu'est la demande et de ce que pourrait être sa relance. Malgré son ampleur, cette hausse n'est d'ailleurs pas contestée, contrairement à celles du début des années 1970, la rupture de mai 1968 étant, de ce point de vue, réelle.

Plus concrètement, avec les nouveaux autobus OP 5 les flux montant et descendant

[117] Voir le carton ARATP, 1R 45.

[118] Voir notamment « Nouveau dépôt d'autobus à Saint-Denis (nord) », *BID*, mai 1962, p. 3.

[119] Voir le carton ARATP, 1R 288.

[120] La ligne 66 (Square des Batignolles – Daumesnil) donna naissance le 6 novembre 1961 aux lignes 29 (Gare Saint-Lazare – Porte de Saint-Mandé) et 66 (Place des Victoires – Porte Pouchet). La ligne 86 (Champ de Mars – Saint-Mandé) donna naissance le 18 février 1963 aux lignes 86 (Saint-Germain des Prés – Saint-Mandé) et 87 (Champ de Mars – Bastille).

[121] Entre décembre 1962 et mai 1963, sur la ligne 66 (Square des Batignolles – Daumesnil), le dédoublement permit de réduire de 8,8 à 3,5 % les kilomètres perdus. Simultanément, la baisse de trafic ne fut que de 0,3 % contre 2,2 % sur le réseau urbain. Sur la ligne 86 (Champ de Mars – Saint-Mandé), le dédoublement a permis d'augmenter la fréquentation de 1,5 % entre mai 1962 et mai 1963, contre une baisse de 0,4 % sur le réseau urbain. Sur la même période, les kilomètres perdus ont baissé de 38,4 %. En 1963, trois dédoublements sont envisagés *intra muros* sur les lignes 52 (République – Saint-Cloud), 75 (Grenelle – Porte de Pantin) et 83 (Place d'Italie – Levallois). Seule la ligne 75 (Saint-Germain des Prés – Porte de Pantin) fut dédoublée en 1964 avec la création de la ligne 70 (Hôtel de Ville – Pont de Grenelle). La ligne 83 (Friedland – Porte d'Ivry) ne le fut qu'en 1987 avec la création de la ligne 93 (Rond-point des Champs-Élysées – Levallois). La ligne 52 (Opéra – Saint-Cloud) fut simplement raccourcie en 1969 sans création de ligne supplémentaire.

[122] Comme l'écrit un cadre du réseau routier, les matériels nouvellement mis en service ne rencontrent pas tous le succès :

> *Le remplacement des autobus anciens par des autobus de grande capacité n'est pas très apprécié par le public ; on ne peut donc en parler comme d'une amélioration, bien qu'elle évite aux voyageurs des attentes prolongées. En revanche, le remplacement des autocars Chausson anciens, des autocars Renault et des autobus OP5 à un agent par de nouveaux AGB Chausson est une amélioration.*

(note RATP/DG/211 du 20 janvier 1958 (ARATP, 1R 288))

sont séparés, ce qui permet un gain de temps à chaque arrêt (voir fig. 104, p. 510). Mais cette disposition signe également, à terme, l'arrêt de mort de la plate-forme ouverte et de la montée et de la descente entre arrêts, pratiques, voire plaisirs, courants et perçus comme typiquement parisiens, que le nouveau bouton *arrêt demandé* ne remplace pas dans le cœur de beaucoup. Par ailleurs, le manque d'information aux points d'arrêt est encore fréquent[123]. Alors que les principaux points desservis et les sections étaient indiqués avant-guerre, ils ne le sont plus systématiquement. Le sujet est débattu au cours des années 1950, les plaintes s'amoncelant au fur et à mesure que se généralise le receveur à poste fixe, voire l'exploitation à un agent.

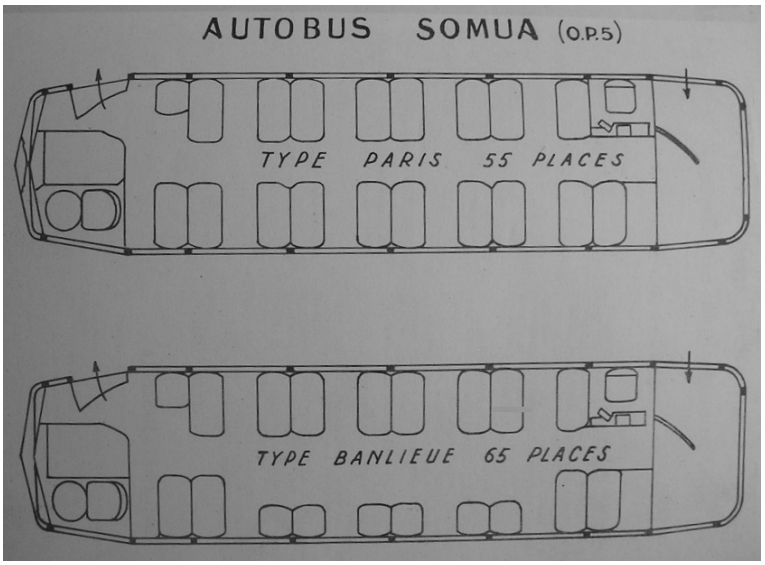


Fig. 104 – *Schéma de l'aménagement intérieur des SOMUA OP 5 (1952)*[124]

Véritable contrepartie de ces réformes, l'information disponible aux points d'arrêt nécessite des choix de la part de la direction, qui doit trancher entre les besoins des habitués, désireux d'obtenir rapidement une information précise, et ceux de nouveaux voyageurs, désireux de trouver facilement une information simple, ce qui semble incompatible sur une surface aussi limitée que celle disponible sur les potelets. Des plans de ligne sont finalement progressivement installés, mais la signalétique, refondue à la Libération, progresse à un rythme très lent. Parallèlement, plutôt que de supprimer la limitation du nombre de voyageurs, les ingénieurs de la RATP s'attachent à trouver le meilleur système de canalisation de la foule et de régulation de l'attente[125]. Ainsi, à bord, si les OP 5 sont dotés d'une porte à vantaux à commande pneumatique, le *complet* y est indiqué par un voyant lumineux, forme moderne d'une survivance archaïque.

En outre, le personnel ne perçoit pas toujours bien les innovations avancées par la

[123] Voir le carton ARATP, 1R 255.

[124] « Le matériel S.O.M.U.A., type OP5, mis en service au cours des années 1950 et 1951 », *BID*, juillet 1952, p. 8.

[125] Divers systèmes sont expérimentés, notamment des bandes jaunes en plastique, rappelant celles indiquant les injonctions faites aux automobilistes. Voir le carton ARATP, 1R 42.

direction. Ainsi, le matériel à poste fixe ne s'est pas montré très satisfaisant du point de vue du receveur qui se sentait enfermé dans *l'aquarium*, relégué à l'arrière, une vitre le séparant des voyageurs (voir fig. 105, p. 511). Son siège, fixe, ne lui permet d'ailleurs pas de s'assurer que personne ne désire monter au moment où il commande la fermeture des portes. La direction a choisi de réduire son rôle à la perception, quand il avait une fonction bien plus large, qui nécessitait de pouvoir bouger. Ainsi, ce matériel qui répondait au désir des receveurs, exprimé avant la guerre, de disposer d'un siège, suscita généralement leur mécontentement[126].

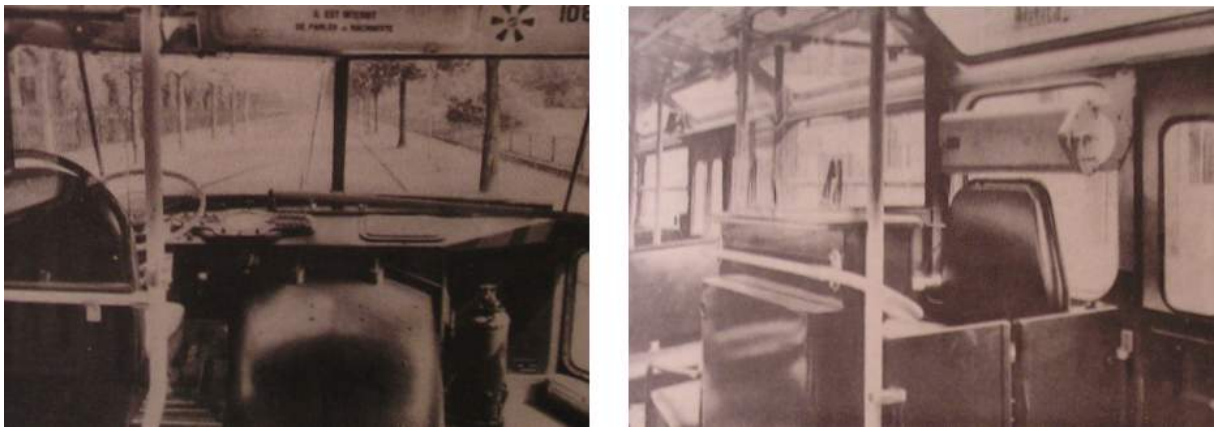


Fig. 105 – *Vues de l'intérieur d'un Chausson APU 53 (1954)*[127]

L'idée d'une meilleure coordination entre autobus et métro, autre vœux pieux de la politique des transports parisiens, semble prendre une tournure nouvelle vers 1961-1962, le développement de la banlieue imposant de repenser les lieux d'échange entre l'autobus de banlieue et le métro[128]. Les projets évoqués ne manquent pas d'ambition, puisqu'au simple stationnement sur la voie publique viennent s'ajouter des ouvrages en souterrain et, surtout, l'« *édification d'un ensemble architectural complet* » avec parkings et commerces[129]. Mais ces objets ne sont importants que dans la mesure où ils forment une charnière entre le métro et la banlieue. Pour Paris *intra muros*, aucun projet de la sorte n'est promu. Ainsi, l'innovation visible par les voyageurs se situe plus en banlieue, voire en grande banlieue, où se développe le service à un agent et les autobus sans plate-forme ouverte, que l'autobus parisien intégra progressivement. Une tentative de l'imposer plus brutalement, par l'introduction de petits autobus, a effectivement connu un échec important.

[126] En revanche, l'APVU, véhicule généralement jugé comme fragile et peu efficace, présentait une innovation appréciée des machinistes : la boîte semi-automatique sans pédale d'embrayage.

[127] De gauche à droite : poste du machiniste; poste du receveur à poste fixe (« Les nouveaux autobus APU-53 », *BID*, mai 1954, p. 6).

[128] Comme l'explique un document de la RATP en 1962 :

> *[La constitution de] gares d'échange métro-autobus [s'impose vu que] depuis la guerre, avec le développement de la banlieue, il s'est instauré aux terminus du métropolitain, qui coïncident avec les portes de Paris, des situations regrettables, qu'il s'agisse de la gêne mutuelle que s'apportent la circulation générale routière d'une part, le stationnement et les manœuvres des autobus d'autre part, ou qu'il s'agisse des mauvaises conditions de transit pour les voyageurs entre le métropolitain et l'autobus.*

(*Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, pp. 29-30)

[129] *Idem.*

« *Je me souviens quand il y avait des petits autobus bleus à tarif unique*[130] »

L'idée de développer des autobus de faible gabarit est directement issue des conceptions circulatoires des ingénieurs de la voirie pour qui le trafic répondait aux logiques de la mécanique des fluides, comme l'ont par exemple montré les historiens Sabine Barles et André Guillerme[131]. Les petites particules circulant plus aisément que les grosses, l'administration préfectorale et le STP se lancent à la fin des années 1950 dans l'aventure des *bus bleus*[132]. Il s'agit de créer des lignes spécifiques desservant la *zone bleue* dans laquelle le stationnement a été limité dans le temps en 1957 et qui correspond au centre des affaires de la rive droite[133]. Équipées de véhicules de faible gabarit, exploitées à un agent et à tarif unique, les lignes, ouvertes en 1961, desservent deux itinéraires reliant un important parking à un pôle tertiaire majeur : Porte Maillot – Opéra pour la ligne A, Invalides – Place de Clichy pour la ligne B.

L'esthétique et le confort des véhicules, des Verney RU longs de 7,46 m, sont travaillés pour trancher avec les autobus traditionnels (voir fig. 106, p. 514)[134]. Le bleu clair retenu pour le bas de la caisse des véhicules vise à distinguer du premier coup d'œil ces autobus si particuliers, qui bénéficient d'ailleurs d'un exceptionnel indice en lettre. L'exploitation à un agent, retenue pour minimiser les coûts, impose le tarif unique, en l'occurrence 50 centimes (0,68 € de 2006), les voyageurs déposant la monnaie dans une boîte en montant, « *sous le contrôle du machiniste* », allant s'asseoir sur l'un des sièges, tous dans le sens de la marche, et descendant par l'arrière[135]. L'ambition affichée est indéniable[136] :

> *La R.A.T.P. espère que cette nouvelle formule de transport public exercera par sa simplicité, son confort et sa fréquence, un attrait suffisant sur les usa-*

[130] Perec (G.), *Je me souviens*, Paris, Hachette, 1978, p. 37.

[131] Comme ils l'expliquent, « *la circulation est devenue une équation hydraulique à une inconnue, l'embouteillage* » (Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, p. 9) ; pour le cas du réseau routier de la RATP, voir notamment la note RATP/REM/4 478 du 11 mai 1959 (ARATP, 1R 251).

[132] La STCRP avait déjà exploité sur différents itinéraires du centre et de l'Ouest parisiens des autobus express à partir de 1925 (voir Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1929, p. 245 et FI, *Éclair Journal de janvier à mars 1938*). Ces expériences n'avaient été menées que pendant de très courtes durées – quelques mois maximum – mais avaient retenu des principes repris par la RATP : véhicules de petit gabarit, exploitation à un agent et tarif unique. Elles sont connues des concepteurs des *bus bleus* et servent de référence, par exemple, à la commission Lapébie (« *Lignes express de la S.T.C.R.P.* », *ca.* 1963, (ARATP, 1R 282)).

[133] Sur la création de la zone bleue, voir Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, pp. 178-181. D'après la RATP, l'instauration de la zone bleue avait « *légèrement* » amélioré les conditions de circulation des autobus et mieux dégagé les arrêts (lettre RATP/R/2 182 du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 29 juillet 1959 (ARATP, 1R 253)). En revanche, un effet de bord provoque une congestion nouvelle à la frontière de la zone bleue, si bien que les lignes, dont aucune ne se limite à cette zone, sont ralenties en ces points.

[134] A titre de comparaison, un Chausson APVU, mis en service en 1956, mesurait 10,72 m de long. Parmi les points particulièrement étudiés citons les couleurs agréables, le moteur silencieux, la transmission hydraulique améliorant le confort, le freinage progressif, la suspension pneumatique, les coussins de sièges en mousse de latex, le tapis en plastique... Comme l'écrit le bulletin interne de la RATP, « *les teintes nouvelles adoptées et l'utilisation de matières plastiques donneront au véhicule un aspect agréable et moderne, qui sera souligné, la nuit, par un éclairage fluorescent judicieusement réparti* » (« Les petits autobus bleus », *BID*, novembre-décembre 1961, pp. 3-4).

[135] *Idem.* En 1961, le prix d'un ticket de métro en carnet était de 37 centimes (0,51 € de 2006). En autobus, celui d'un trajet Saint-Lazare – Opéra de 18,5 centimes (0,25 € de 2006) ; celui d'un trajet Saint-Lazare – Gare de Lyon de 92,5 centimes (1,27 € de 2006). Le tarif des *bus bleus* fut augmenté en août 1962, passant à 70 centimes (0,91 € de 2006). Les *bus bleus* avaient une capacité de 32 places, soit 12 places debout en plus des 20 places assises. Mais leur manque de succès permit probablement aux voyageurs d'être le plus souvent assis.

[136] *Idem.*

> *gers de voitures particulières pour les inciter à garer dans les zones offrant de fortes possibilités de stationnement et contribuer ainsi à une réduction de l'encombrement des chaussées dans la zone surchargée de la capitale.*

Ou encore, dans un autre document publié par la RATP en 1962[137] :

> *Ce nouveau mode de transport doit présenter, par rapport aux lignes courantes, des avantages suffisants pour amorcer une reconversion des habitudes des classes aisées. [...] Il s'agit, en somme, en complément d'un réseau principal d'autobus utilisé à la limite de ses possibilités, pour des raisons économiques et en raison des difficultés de la circulation, de créer, pour attirer une clientèle nouvelle, un réseau de "première classe" intermédiaire entre le réseau principal et le taxi.*

Cette dernière expression rappelle l'idée développée par les cadres du réseau ferré de faire de l'autobus un mode de luxe. Destinées à un public de cadres du tertiaire, les lignes bleues furent d'ailleurs suspendues au mois d'août ; afin d'offrir un confort similaire à celui de l'automobile, il était même permis d'y fumer. Elles avaient ainsi adopté le rythme de la France moderne[138].

Si l'organe interne de la RATP affirme que « *la RATP, en accord avec la Préfecture de Police, a proposé la création* » de ces lignes, l'unanimité derrière le projet fut nettement moins forte en coulisse[140]. En 1956, le préfet de la Seine avait ainsi fait la réponse suivante à la proposition de la conseillère municipale républicaine indépendante Janine Alexandre-Debray de créer des services d'autobus électriques, « *de gabarit moins important que les colosses actuels* » : ils « *auraient à subir, comme les autobus actuels, les retards dus aux difficultés de circulation dans les secteurs encombrés*[141]. » La RATP, qui avait inspiré la réponse du préfet, avait étudié la question, depuis le début des années 1950 et tenait comme double clé de la réussite le tarif unique et les « *mesures [...] prises pour remédier aux difficultés de circulation*[142]. » Ainsi, lorsque le projet est mis à l'agenda par la Préfecture de police, si, comme l'écrit l'un des cadres de la RATP, « *la Régie ne peut psychologiquement refuser [...] de se prêter à un tel essai* », elle demande l'interdiction de

[137] *Perspectives d'avenir des transports en commun*, *op. cit.*, p. 27.

[138] Le géographe Pierre Merlin les qualifie, peu après l'expérience, de lignes à « *haut niveau de service* » (Merlin (P.), *Les transports parisiens. Étude de géographie économique et sociale*, Paris, Masson, 1967, p. 273). Malgré cela, les *bus bleus* furent surnommés les *petits bleus*, surnom emprunté au pneumatique, un mode de communication déjà vieilli dans le Paris des années 1960. A la RATP, ils furent également surnommés les *p'tits Verney*.

[139] A gauche : affiche pour le service d'autobus bleus assuré en Chausson APVU avant les autobus Verney (22 janvier 1958) (PRATP, 34 209) ; à droite, de haut en bas : présentation de l'autobus Verney RU dans la cour de la Préfecture de police (22 novembre 1961) (PRATP, 43 791) ; *bus bleu* de la ligne A devant l'Opéra (*ca.* 1963) (PRATP, 44 315) ; machiniste devant le poste de conduite d'un *bus bleu* (22 février 1962) (PRATP, 44 459).

[140] « Les petits autobus bleus », *art. cit.*, p. 3. La revue professionnelle *Autocar et cargo routier* avance de son côté que « *la R.A.T.P. [n'est] pas très chaude, semble-t-il, à leur endroit* » (« Microbus rapides parisiens », *Autocar et cargo routier*, n° 330, décembre 1961, p. 60).

[141] Question écrite de la conseillère Janine Alexandre-Debray (*BMO*, 24 décembre 1956).

[142] Lettre du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 22 novembre 1956 (ARATP, 1R 288). La RATP a mené une étude sur une ligne Alma – Bourse dès 1953 et conclu à l'impossibilité de la rentabilité des lignes de ce genre. Il aurait fallu une fréquentation moyenne de 17 passagers pour une capacité maximale de 20 places, ce qui n'était pas assez fluide. Par ailleurs, des autobus de 18 places étaient exploités au centre-ville de Hambourg, semble-t-il sans grand succès, ce qui avait inspiré à l'exploitant cette métaphore potagère, que la RATP reprit à son compte : « *il est sans intérêt de tirer les radis de terre pour voir comment ils poussent* » (note RATP/REM/4 478 du 11 mai 1959 (ARATP, 1R 251)).

Fig. 106 – *Images de l'épisode des* bus bleus *(1958-1963)* [139]

stationner dans la zone centrale et la création de parkings relais gratuits[143]. A la RATP, au doute sur la capacité des *bus bleus* à se faufiler dans les embouteillages s'ajoutent ceux sur le report modal envisagé et sur le tarif unique, nécessairement un peu élevé pour les trajets courts[144].

Tout le dilemme du projet est qu'il ne peut fonctionner qu'à partir du moment où l'offre d'autobus est immédiatement très importante. En effet, si le stationnement est interdit dans la zone bleue, les besoins de mobilité à satisfaire deviennent colossaux et le réseau de *bus bleus* doit permettre d'y répondre. Si l'interdiction de stationner n'est pas décrétée, l'incitation à prendre les *bus bleus* est nettement moindre, malgré les efforts de séduction, et la rentabilité de ces services est très précaire. Dès lors, procéder à un essai

[143] *Idem.*

[144] En revanche, il n'y avait pas d'inquiétude particulière sur un mode de perception qui « *[avait] déjà fait ses preuves dans plusieurs pays étrangers* » (« Les petits autobus bleus », *art. cit.*, p. 4).

sur deux lignes n'avait, à vrai dire, pas grand sens[145].

Les lignes A et B sont donc lancées le 18 décembre 1961 sous l'impulsion du STP et de la Préfecture de police[146]. Aucune interdiction de stationner n'est décrétée mais un contrôle plus strict du respect des règles de circulation et de stationnement est engagé[147]. L'exploitation de la ligne A connaît un succès relatif, avec une moyenne de 21 passagers par course, soit 5 000 voyageurs par jour en 1963 ; les chiffres sont moins bons pour la ligne B avec environ 3 000 voyageurs par jour[148]. Parmi ces passagers, 24 % sont des automobilistes ayant abandonné leur voiture, ce qui est à la fois élevé et peu, les automobilistes étant la cible exclusive du projet[149]. Cependant, la volonté de faire décoller ces lignes est réelle et, en novembre 1963, le service est augmenté de 45 %. Résultat, l'augmentation de fréquentation n'est respectivement que de 15 et 3 % sur les lignes A et B[150]. Trois nouvelles lignes sont même envisagées le mois suivant[151].

Mais la difficulté majeure provient du concept initial, qui se trouve démenti par l'expérience. Au fur et à mesure des mois, la congestion croît en raison du manque de respect des règles de circulation et de stationnement, si bien que la régularité des *bus bleus* se détériore et que leur vitesse commerciale n'est que « *légèrement supérieure* » à celle des autres lignes ayant un tronçon commun avec elles, soit 10,57 km/h à l'heure de pointe pour la ligne A en janvier 1964[152]. Dès lors, les autobus bleus sombrent dans le marasme. En décembre 1964, un reportage Gaumont consacré au problème de la circulation parisienne, après avoir constaté que « *le Parisien 64 vit à l'heure de son tableau de bord* », en raison des disques de stationnement de la zone bleue, dresse ce constat sans appel : « *les autobus bleus [...] sont un échec. Ils sont lents à cause des embouteillages et l'automobiliste ne veut pas se séparer de son véhicule*[153]. » Et le film de montrer un *bus bleu* à la porte

[145] Plus tard, un réseau de 25 lignes courtes dans la zone centrale, similaire aux *bus bleus* et fondé sur l'idée que seul l'effet de masse pouvait permettre le report modal fut élaboré par l'ingénieur Rinder et proposé par la commission Lapébie (« *Réseau d'autobus urbain à tarif unique* », janvier 1963 (ARATP, 1R 283)). Il s'inspirait à la fois du cas londonien et de l'expérience, malheureuse, des *bus bleus*.

[146] Des Chausson APVU avaient déjà brièvement assuré un service d'*autobus spécial zone bleue* entre l'Étoile et les Invalides du 16 décembre 1957 au 11 janvier 1958 (voir fig. 106, p. 514). Ces véhicules, avaient simplement été repeints en bleu et crème, une petite plaque latérale annonçant : *tarif unique : une pièce de 50f* (0,89 € de 2006). Leur durée de vie exceptionnellement courte, marquée par les fêtes de fin d'année, s'explique par un échec commercial probablement lié à un manque de fluidité (664 voyageurs par jour en moyenne). Encore faut-il remarquer que certains arboraient sur leurs flancs une paradoxale publicité pour Renault (voir « *Résultats d'exploitation des bus bleus* » (ARATP, 1R 282) et Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, p. 111).

[147] La RATP avait tenté d'infléchir le projet peu avant son lancement. Après avoir rappelé que l'introduction d'autobus de faible gabarit « *n'apporterait pas d'amélioration très sensible aux liaisons intérieures* » de la zone bleue et que les voyageurs bénéficieraient seulement d'une amélioration de l'attente aux points d'arrêt, elle avait suggéré la mise en service de quatre lignes exploitées avec des autobus de 30 places (lettre RATP/R/2 182 du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 29 juillet 1959 (ARATP, 1R 253)).

[148] Note RATP/R/1 179 du 24 janvier 1964 (ARATP, 1R 284).

[149] Rapport RATP/R, *ca.* 1964 (ARATP, 1R 283).

[150] *Idem.*

[151] Les lignes retenues sont les lignes C (Saint-Lazare – Palais royal – Saint-Lazare), D (Gare du Nord – Gare Saint-Lazare) et F (Gare de l'Est – Palais royal). Il n'est pas prévu d'utiliser l'indice E, peut-être trop marqué par le Madeleine – Bastille qu'il a dénommé pendant plus de 80 ans. Des essais sont réalisés avec une Dauphine, un Verney RU et un OP 5 (note RATP/RM du 4 décembre 1963). La RATP répondait en cela au vœu émis par le Conseil général de la Seine le 5 avril 1963 de voir créer de nouvelles lignes de *bus bleus* et appliquait une décision du STP.

[152] Note RATP/R/1 179 du 24 janvier 1964 (ARATP, 1R 284).

[153] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973.*

Maillot plus vide qu'un vieux TN d'une autre ligne.

Dès lors, la commission ministérielle dirigée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean Lapébie et les cadres de la RATP en arrivent à la même conclusion : « *contrairement à une opinion préconçue, assez répandue, la longueur d'un autobus, compris dans la gamme allant de l'autobus Verney [7,46 m] à l'autobus standard [11 m], n'a [...] qu'une influence négligeable sur son aptitude à évoluer dans la circulation générale*[154]. » La perception que les ingénieurs du réseau routier s'étaient forgée jusque-là, fondée sur les principes de la mécanique des fluides, se trouvait donc en échec. De nouvelles pistes se dégagent, celle d'autobus moins larges pour la commission Lapébie, quitte à perdre en confort en supprimant une ligne de sièges, ou un travail, plus original, sur les rythmes et modes de progression de l'autobus en ville pour la RATP. Celle des autobus de petit gabarit semblait être une impasse[155]. Seule la Préfecture de police croyait encore à cette idée[156]. C'est ainsi que la ligne B fut supprimée le 1er août 1965 et la ligne A le 1er septembre 1965[157].

Cet épisode des *bus bleus* demeure toutefois particulièrement révélateur des pratiques du début des années 1960 en termes de transport public[158]. Malgré un esprit d'innovation et une certaine ambition, le projet semble avoir souffert, dès le départ, d'un manque de volonté de l'imposer dans un monde dominé par l'automobile individuelle. Le fait qu'il requérait une meilleure application des règles de stationnement le condamnait d'avance, face à une administration dépassée par l'ampleur du phénomène et des élus peu enclins à restreindre la liberté des conducteurs. Le projet pose également la question de l'échelle pertinente pour un essai : deux lignes pouvaient-elles suffire ? Ne pas interdire le stationnement, au moins en partie, dans la zone bleue, n'a-t-il pas réduit le projet à néant en faisant dépendre sa réussite de la bonne volonté d'automobilistes probablement nouvel-

[154] *Vers un réseau routier rénové*, Paris, RATP, 1964, p. 26.

[155] Au-delà des espoirs déçus qu'ont pu entretenir les pouvoirs publics en ces autobus bleus, d'autres arguments ont été avancés pour en suspendre l'exploitation. Ainsi la surface de chaussée occupée par voyageur est d'autant plus faible que la capacité de l'autobus est grande. Mais les *bus bleus* ont également été victimes des critères d'évaluation alors en vigueur. Ainsi, en 1963, les lignes A et B ont transporté 1 914 426 voyageurs. Du fait de leur tarif unique mais élevé, elles rapportaient alors en moyenne 85,46 % de plus par voyageur que la moyenne du réseau urbain. Ce qui était positif en soit, mais négatif au regard des critères d'évaluation de l'ensemble du réseau, c'est-à-dire le nombre de voyageurs et les recettes par kilomètre parcouru (respectivement 2,69 voyageurs sur les lignes bleues contre 7,51 voyageurs sur l'ensemble du réseau urbain et 1,88 F (2,34 € de 2006) contre 2,83 F (3,53 € de 2006)). Toutefois, la ligne A couvrait 59 % de ses coûts, soit un taux sensiblement égal à celui des autres lignes urbaines ; la ligne B était pour sa part très déficitaire avec un taux de 42 % (note RATP/R/1 179 du 24 janvier 1964 (ARATP, 1R 284)).

[156] Longtemps après cette expérience, l'ancien préfet de police Maurice Grimaud écrivait :

> *Je crois devoir souligner tout d'abord que c'est sur les initiatives de la Préfecture de Police que la RATP, très attachée à l'autobus "standard" de grand gabarit a consenti à réviser ses positions en matière de parc automobile et a successivement mis en œuvre les autobus bleus sur deux lignes, les autobus à impériale [(voir p. 590)] et enfin les autobus à gabarit réduit [PGR]. Si l'expérience des autobus bleus entreprise sans doute trop tôt n'a pas paru convaincante à la RATP celle-ci s'engage maintenant résolument dans la politique des autobus à gabarit réduit et à agent unique.*

(lettre du préfet de police au préfet de la région parisienne du 5 février 1971 (APP, DA 830))

[157] Les véhicules des lignes A et B furent respectivement transférés sur les lignes 46 (Gare du Nord – Saint-Mandé Demi-Lune) et 82 (Gare du Luxembourg – Neuilly (Pont de la Jatte)) où ils furent remplacés par d'autres autobus de faible gabarit, des PGR, en 1970. Les Verney RU assurèrent également l'exploitation de la nouvelle ligne 303 (Bobigny – Villemomble) entre 1965 et 1968, ligne sur laquelle ils transportaient surtout des lycéens, loin de la clientèle initialement visée (entretien avec M. Veilande). Malgré leur courte vie, les *bus bleus* ont été immortalisés sur les écrans grâce au film *Charade*, puisque l'un d'entre eux y figure, roulant dans le bas des Champs-Élysées.

[158] En matière d'exploitation, il constitue un rare exemple de service à un agent depuis la guerre et a conduit, à ce titre, à une réflexion interne à la RATP sur le rôle et l'existence du receveur.

lement venus à l'automobile ? Il est en tout cas permis de douter de la validité de l'idée d'autobus à petit gabarit pour se faufiler dans les embouteillages[159].

Mais cette expérience est surtout intéressante comme exemple d'hybridation des modes. Les *bus bleus* tiennent au moins autant du système automobile et du réseau ferré que du monde de l'autobus lui-même. Le projet est en effet directement issu de l'idée d'améliorer les transports publics en se fondant sur le niveau de confort de l'automobile, là où elle semblait dominer, dans les quartiers prestigieux de Paris, mais surtout sans s'attaquer au système lui-même. Plus simplement, les *bus bleus* pouvaient être promus par les automobilistes eux-mêmes, puisqu'il s'agissait d'une solution à données automobiles constantes dégageant même de la place pour la circulation sur les chaussées et pour le stationnement le long des trottoirs, puisque l'espace réservé aux points d'arrêt aurait pu être réduit de 30 à 20 m à terme. Ces petits autobus, qui pour trancher avec leurs pairs ont emprunté leur couleur bleue au monde de l'automobile, n'ont-ils pas été entièrement pensés pour dégager de la place pour les automobilistes plus que pour favoriser le report modal ? Du moins l'ampleur, très limitée, de l'essai ne reflète-t-elle pas une telle volonté diffuse, voire inconsciente ? Alfred Sauvy y trouva un point de critique très vive d'une opinion fascinée par la voiture[160].

Autre élément d'hybridation, l'influence du métro dans la conception même de ces *bus bleus*[161]. Leur *design* rappelle par sa face avant celui des rames de métro, bleues, elles aussi, et peut, en quelque sorte, incarner la fusion des réseaux, au même titre que le métro sur pneus. Leur tarification unique, enfin, semble directement provenir du réseau ferré. Ne manquait-il pas, dans ce mélange entre voiture, métro et taxi, quelques éléments issus de l'autobus, lui-même ? Enfin, à l'échec de cette hybridation s'ajoute celui d'un essai de coordination entre restriction de l'automobile et promotion des transports publics. Si l'ambition concernant le confort semblait crédible, elle a en revanche manqué à la politique tarifaire, à l'ampleur de l'essai et à la construction massive de parkings, ce qui

[159] Le PGR (Paris gabarit réduit), modèle court et étroit dérivé du standard, fut également un échec, bien que mis en service à 560 exemplaires entre 1968 et 1983. Il est étonnant que la RATP se soit à nouveau lancée dans une telle aventure. Toutefois, il semble, à nouveau, que l'idée lui ait été suggérée, voire imposée, par les élus municipaux qui jugeaient l'autobus standard trop large et trop long (voir Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière (1968-2002), Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^e siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 41).

[160] « *L'opinion, inspirée par l'industrie automobile, n'a pas manqué [...] de s'insurger contre les autobus mastodontes qui prennent tant de place, réclamant la mise en service de petits autobus. Cette observation eût été plus plausible, si elle avait été accompagnée d'une réprobation aussi suivie contre les camions privés de dix mètres de long, suivis de leurs remorques. Il n'en fut certes rien* » (Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 157). Pour illustration des propos d'Alfred Sauvy, citons la Ligue urbaine et rurale, favorable au développement d'une mobilité collective, qui, en 1957, plaidait pour l'adoption de nouveaux autobus de faible capacité, à l'opposé du « *type "mastodonte", véritable wagon sur route vers lequel se sont constamment orientés les dirigeants de la R.A.T.P., en fonction de ce principe "transporter le maximum de voyageurs avec le minimum de véhicules"* » (lettre PS du 25 janvier 1957 (ARATP, 1R 288)).

[161] Cette hybridation est tout de même moins limitée que celle proposée par le Syndicat national des usagers des transports qui avait demandé la création de services d'autobus express, ne desservant que les points principaux des lignes existantes et combinés à des navettes autonomes sur chaque section (lettre du délégué général du Syndicat national des usagers des transports au conseiller municipal conservateur Pierre-Christian Taittinger du 5 janvier 1963 (ARATP, 1R 288)).

ne fut réellement mis en œuvre que dans les années 1970[162].

L'expérience des *bus bleus* témoigne donc de l'interaction des modes de transport, sur la chaussée comme dans l'esprit de leurs concepteurs, l'autobus se fondant ici sur la stratégie du caméléon. La zone d'expérimentation retenue dans ce cas était celle, très urbaine, du quartier des affaires parisiens. Mais, à une époque où l'aménagement de Paris et de sa banlieue se projetait sur un mode autoroutier, il convenait également de donner une forme à l'autobus dans un contexte moins dense, ce qui a suscité une autre hybridation, celle consistant à promouvoir l'autobus sur l'autoroute.

Quand l'autobus prend l'autoroute

Les projets fondés sur l'utilisation d'autobus sur autoroutes entendaient profiter de la construction massive de nouvelles infrastructures routières pour offrir une desserte efficace de la banlieue parisienne. L'idée n'était pas neuve et, dès 1926, le patron de la STCRP, André Mariage, avait envisagé cette possibilité à la suite de l'ouverture de la première autoroute à péage Milan-Varèse en 1924. Il jugeait alors que les omnibus automobiles à grande vitesse seraient « *un transport de luxe*[163]. » Au cours des Trente Glorieuses, si cette notion de luxe a pu être apposée sur le réseau d'autobus *intra muros*, en banlieue, en revanche, il n'en est pas question. C'est bien un transport de masse qui est proposé par l'administration. L'idée naît avec le projet d'autoroute A 3 à partir de la porte de Bagnolet, où un service d'autobus collecteurs prenant l'autoroute et sans arrêt de grande banlieue jusqu'à Paris est étudié au tout début des années 1960.

Mais c'est autour du projet d'autoroute A 10 que les discussions sont les plus vives. Trois solutions ont été avancées pour offrir un transport en commun en accompagnement de l'autoroute : voie ferrée, métro aérien ou suspendu et autobus de forte capacité. Cette dernière solution est la plus originale. D'après les Ponts et Chaussées, il s'agit d'employer des « *autobus sous régime ferroviaire* » sur l'autoroute, desservant des arrêts grâce à des voies d'accélération et de décélération réservées[164]. En section courante, ils pourraient, ou non, bénéficier d'un site propre : « *comme pour un chemin de fer, les voyageurs auraient alors un transbordement à effectuer entre l'autobus de banlieue et l'autobus circulant sur l'autoroute*[165]. » En cas de réservation d'une voie uniquement aux autobus, le débit prévisionnel de 65 000 passagers à l'heure est « *tout à fait comparable à celui d'un chemin de fer*[166]. » Il s'agit donc bien d'une hybridation des modes, entre automobile individuelle et

[162] Au cours des années 1980, les experts londoniens se sont également intéressés à la taille des autobus et ont proposé de mélanger, sur une même ligne, des autobus de gabarit varié, ce que la RATP n'a pas envisagé (voir Bly (P. H.) et Oldfield (R. H.), *Using smaller buses in Central London*, Crowthorne, Transport and Road Research Laboratory, 1985, 14 p.).

[163] Mariage (A.), *Considérations générales sur les transports en commun pour la desserte des grandes villes et de leur banlieue*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1926, p. 45.

[164] « *Note sur l'utilisation possible des autoroutes dans le voisinage de Paris par le service routier R.A.T.P.* » de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Antoine Martin, *ca.* 1961 (ARATP, 1R 283).

[165] *Idem.*

[166] *Idem.*

réseau ferré lourd, préfigurant le RER, dont les travaux sont engagés à la même époque. L'infrastructure, de son côté, est une sorte de prototype idéal de l'espace public pour l'automobile individuelle, les arrêts d'autobus étant relégués hors de la voirie principale et les voyageurs devenus piétons traversant sur des passerelles. Rappelons que, selon les propres termes du District, « *les 10 voies autoroutières de dégagement et les 2 rocades sont les "grands boulevards" du siècle de l'automobile*[167]. » L'autobus sur autoroute pouvait-il être le Madeleine – Bastille de ce même siècle ?

La solution est plus spécialement étudiée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean-Paul Lacaze, à la demande du Commissariat au Plan[168]. L'objectif est d'atteindre une vitesse moyenne de 60 km/h sur autoroute, contre environ 20 km/h sur les lignes de banlieue à l'époque, tandis qu'un prolongement dans Paris, *via* la radiale Vercingétorix en projet, est prévu[169]. Une ligne spéciale reliant le grand ensemble du Noyer doré sur les communes de Massy et d'Antony est proposée, héritière moderne des lignes de tramways promues par le conseiller socialiste de la Seine Henri Sellier pour la desserte des cités jardins. Les modélisations réalisées sont très favorables aux autobus sur autoroute, montrant qu'ils permettent des gains de temps importants, face au métro ou au chemin de fer. Pour Jean-Paul Lacaze, ils revêtent toutes les vertus : « *rapidité et régularité d'exploitation pour la partie autoroutière du trajet, souplesse des itinéraires, desserte "à la porte" sans rupture de charge pour la partie extérieure à l'autoroute, fréquences élevées, sur des itinéraires variés, modicité des investissements*[170]. »

Toutefois ces projets demeurèrent inachevés. Nous n'avons pas pu suivre précisément leur destinée, mais il semble établi que la solution de la desserte en transport collectif retenue par le District fut le RER, mode clairement séparé du réseau routier et que, dès lors, des solutions plus originales et moins prestigieuses, les infrastructures n'étant pas propres à l'autobus, n'ont pu s'imposer[171]. Cette idée s'est peut-être même avérée servir les intérêts de l'automobile, puisque, loin de faire profiter à l'autobus des avancées de la voiture, il s'est agi de justifier les investissements pour la voiture, en assurant qu'ils profiteraient à l'autobus[172]. Au-delà de cette instrumentalisation, cet exemple reflète les difficultés que rencontrent des solutions hybrides dans un monde où la hiérarchie des modes

[167] *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris*, Paris, Délégation générale au district de la région de Paris, Imprimerie municipale, 1963, 114 p.

[168] Voir le carton ARATP, 1R 283.

[169] Une gare souterraine de correspondance avec le métro est envisagée à la porte d'Orléans.

[170] Lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean-Paul Lacaze au directeur du réseau routier de la RATP du 28 septembre 1961 (ARATP, 1R 283).

[171] Il suffisait d'élargir l'autoroute autour des arrêts sur 150 à 200 m et de prévoir des infrastructures terminales. L'idée d'autoroutes avec voies réservées aux autobus est toutefois encore évoquée en 1979 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Christian Gerondeau, un des promoteurs du RER (Gerondeau (C.), *Les transports urbains*, Paris, Presses universitaires de France, 1979, p. 13).

[172] La doctrine des autorités françaises, imprégnée du modèle américain mais « *révélée par bribes* », comme l'ont écrit les spécialistes des transports urbains Michel Bigey et André Schmider, a consisté à « *[juxtaposer], sans trop y croire, [au réseau routier] un système de transports par autobus pour les "captifs des transports en commun", réalisant un service minimum aux moindres frais pour la collectivité. Ces autobus pouvant circuler dans certains cas sur autoroute, ce qui constitue une justification supplémentaire de leur construction* » (Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, *op. cit.*, p. 116).

est très profondément ancrée. Cette rigidité nous paraît assez spécifique au cas parisien, les autres villes européennes ayant, en moyenne et à la même époque, une diversité des modes de transport plus marquée.

B. Paris et Londres, deux réseaux originaux dans un contexte européen dominé par le tramway

Effectivement, en ce début des années 1960, Paris n'est pas la seule ville confrontée à des difficultés de mobilité. Mais les solutions qu'elle adopte sont originales dans le contexte européen, encore dominé par le tramway. Une attention particulière portée au cas de Londres fait également ressortir le déploiement, dans la capitale britannique, d'une politique des transports plus souple et commerciale que celle de la RATP.

Le réseau parisien, un cas très spécifique en Europe

A la fin des années 1950, la RATP réalise une enquête comparative sur les transports de surface de 32 villes européennes, peut-être encouragée par la signature du traité de Rome en 1957, mais dépassant ce cadre géographique[173]. Malgré les limites d'un exercice ne tenant pas compte de l'existence des réseaux de métro, notamment liées aux différences de densité et d'étendue des villes, les résultats font ressortir la grande spécificité du cas parisien, d'abord par sa taille, puisque Paris fait partie des trois mégalopoles européennes, avec Londres et Moscou[174]. Si toutes les villes possèdent un réseau d'autobus, il n'est réellement prépondérant que dans quatre agglomérations : Athènes, Dublin, Londres et Paris. Ailleurs, le tramway est généralement le principal moyen de transport[175]. De ce point de vue, Londres et Paris se distinguent nettement, puisque ce sont les seules, avec Lyon, à ne plus avoir de réseau de tramways, notamment en raison de la congestion pour les deux principales agglomérations européennes et peut-être plus par mimétisme du cas parisien pour Lyon (voir p. 283)[176].

A l'échelle européenne, le trolleybus joue généralement un rôle secondaire, voire mineur, sauf à Lyon où c'est le mode dominant[177]. Toutefois, face à Londres et Moscou, Paris se distingue par l'extrême faiblesse de son réseau de trolleybus, qui n'assure que 0,47 % des déplacements de surface[178]. Certains réseaux affichent une répartition équilibrée entre

[173] TFLAG, LT/232/448 (voir tab. 56, p. 1017). Seules 31 villes sont finalement prises en considération, puisque Glasgow ne semble pas avoir fourni de données.

[174] La spécificité londonienne ressort également de cette analyse, notamment par la taille de son parc, avec 9 327 véhicules, soit le double de celui de Moscou (4 650) et le triple de ceux de Paris (2 957) et Vienne (2 919).

[175] C'est le cas de Bâle, Barcelone, Bruxelles, Copenhague, Hambourg, Lisbonne, Madrid, Milan, Munich, Oslo, Turin, Varsovie et Vienne.

[176] Si Paris n'avait plus de tramways depuis 1938, Londres et Lyon ne s'en étaient débarrassées que très peu avant, respectivement en 1952 et 1957.

[177] Les trolleybus y assurent 64,25 % de l'offre. Au contraire, certaines villes n'en exploitent pas : Amsterdam, Dublin, Helsinki, Istanbul, Lisbonne et Rotterdam.

[178] Contre 29,33 % à Moscou et 19,22 % à Londres.

les trois modes, comme Belgrade, Marseille, Moscou ou Stockholm. Enfin, même si les données concernant la vitesse commerciale sont moins comparables et plus lacunaires, avec 13 km/h, les autobus parisiens affichent la plus faible moyenne et la seule, avec les tramways de Rome, à ne pas atteindre 15 km/h, celle des autres réseaux allant jusqu'à 21 km/h. Ainsi, cette comparaison, véritable photographie à la fin des années 1950, sans les dynamiques de chaque réseau, fait ressortir une mobilité européenne avant tout fondée sur le tramway, l'autobus n'étant généralement qu'un mode parmi d'autres en surface. Paris, par son réseau de surface quasi monomodal, puisqu'exploité presque uniquement à l'aide d'autobus thermiques, et sa faible vitesse, se distingue, sans qu'il soit totalement exclu que les deux facteurs soient liés[179]. A travers cette comparaison, la capitale française donne l'image d'une ville au réseau de transport de surface rigide. Ce que ne dément pas non plus une comparaison des méthodes commerciales de la RATP et de celles en vigueur à Londres.

Londres et l'invention des relations publiques

Organe interne de la RATP, le *Bulletin d'information et de documentation* s'intéresse dès 1952 aux « *Public Relations* » en publiant *in extenso* une conférence du *Public Relations Officer* de LTE[180]. L'expression anglaise est conservée, l'absence de traduction révélant l'absence de la notion dans le contexte français. Il est vrai que la RATP, entreprise nationale bénéficiant d'une légitimité qui lui paraît toute acquise, aurait cru perdre sa spécificité en adaptant ce que de nombreuses entreprises privées mettaient en place. Londres tire pourtant un véritable profit de son service de communication, qui permet aux transports collectifs de l'agglomération de jouir d'une image homogène et d'une clarté

[179] Mais il faudrait alors mener une étude parallèle des formes urbaines et de la motorisation pour le comprendre. L'étude met également en avant les points particuliers retenant l'attention de la RATP à l'époque : le sens unique intérieur de circulation des voyageurs (Athènes et Helsinki), les autobus de petite capacité (*City-Bus Linien* de Hambourg), l'exploitation à un ou deux agents et le nombre d'essieux des véhicules. D'autres faits ressortent de ce travail. La tarification dans la zone centrale est généralement uniforme, sauf pour plusieurs villes où le système des sections fonctionne partiellement ou en totalité : Bâle, Barcelone, Istanbul, Londres, Marseille, Munich, Paris, Stockholm et Vienne. Seules Hambourg et Oslo présentent une tarification par zone, appelée à un grand avenir à l'échelle européenne. Autre enseignement, l'existence à Cologne, Milan, Munich et Prague d'autobus ou de trolleybus à remorques, à Barcelone, Berlin, Lisbonne, Londres et Madrid d'autobus à impériale et à Barcelone et Londres de trolleybus à impériale.

[180] « Les "Public Relations" », *BID*, janvier 1952, pp. 5-13. Pour le réseau londonien, les relations publiques sont un moyen, indirect, de gagner de l'argent. L'exploitant londonien s'est ainsi doté d'un service de *Public Relations* dès 1935 dont la mission est d'établir la confiance entre l'exploitant et ses voyageurs. L'article insiste sur le fait que les dirigeants au plus haut niveau doivent être imprégnés de cette culture : liens avec la presse, publicité, communication, visites... Ce qui est le cas à Londres où, par exemple, un ancien journaliste, John Elliot, dirigea LTE de 1953 à 1958. L'article en appelle aux connaissances en physiologie et psychologie que doivent posséder les agents chargés des *public relations*. Il s'agit de travailler sur les réflexes conditionnés des voyageurs mais aussi de mettre en valeur, en interne, chaque agent.

Une part importante de cette mission passe par la communication, qui recouvre tous les moyens d'entrer en contact avec les voyageurs : signalétique, presse, publications, réponse au courrier, standard téléphonique 24 h/24 h, ce que la RATP n'ouvrit qu'en 1975... Par ce biais, LTE entend informer sur ses services, essayer de remplir les heures creuses et délester les heures de pointe ou simplement faire prendre conscience aux gens de la qualité du service. LTE fait ainsi de la publicité par affiches, sur les murs de Londres, notamment pour embellir la ville, ou dans la presse et édite des millions de cartes et prospectus (voir fig. 231, p. 1164 et fig. 232, p. 1166). LTE utilise même une voiture-cinéma diffusant des films suscitant le désir d'emprunter ses véhicules.

Enfin, ce service de communication a également pour fonction de remonter à la direction une synthèse des plaintes reçues et des échos dans la presse. Il parvient également à faire publier des réponses aux critiques ou questions parues dans les journaux.

d'utilisation, à l'opposé de la situation parisienne[181]. Cette politique est l'un des facteurs expliquant que le réseau londonien d'autobus ait connu un phénomène d'enlisement moins marqué que le réseau parisien à la même époque. Si la congestion est comparable dans les deux capitales, en revanche les autobus londoniens ont profité d'une image bien meilleure et toujours affirmée, notamment grâce à l'exploitation de deux modèles, le RT, puis le fameux *Routemaster*, qui lui assurèrent un franc succès au-delà des simples questions de fréquentation et de vitesse commerciale. En effet, alors que la RATP ne parvient pas à trouver l'innovation lui permettant de relancer son réseau de surface, à Londres, les années 1950 sont définitivement associées au lancement du *Routemaster*. Cet autobus, qui devint le symbole du *double decker* londonien, fut conçu pour remplacer les trolleybus et concurrencer le confort de l'automobile, puis se généralisa sur le réseau londonien[182]. C'est le dernier autobus conçu par et pour les transports londoniens, l'équivalent parisien étant le Renault TN, sorti au milieu des années 1930.

Ainsi, si les questions de congestion se posent à Londres comme à Paris, la capitale britannique n'abandonne pas le lien étroit qui la lie à ses autobus et différents éléments viennent alimenter cette relation, comme la célébration populaire du centenaire de la LGOC en 1956…[183] Le succès du *Routemaster*, dont l'accueil initial n'avait pas été très chaleureux, se confirme et il accède à une reconnaissance mondiale, devenant même, au cours des années 1960, l'icône *pop* d'un Londres en couleurs. Au contraire, Paris semble avoir délaissé un réseau dont les véhicules sont vieillissants, les tarifs élevés et l'image fortement dégradée. Les infrastructures des réseaux témoignent de la différence d'investissement entre les deux villes : aux audacieuses voûtes bétonnées du dépôt de *Stockwell Garage*, érigé en 1952, répondent les tristes lignes fonctionnelles des rares abris parisiens (voir fig. 107, p. 523).

Les comparaisons internationales autant que l'analyse des images émises par le système de l'autobus parisien des années 1955-1965 incitent donc à dresser de ce système le portrait d'un mécanisme qui s'essouffle et qui, s'il ne manque pas d'imagination, ne parvient pas à la rendre concrète sur l'espace public. C'est par une approche microhistorique, que nous proposons d'étudier les rouages de ce mécanisme, en retenant le cas du terminus de Vincennes (Château).

[181] Réciproquement, les responsables londoniens s'intéressent essentiellement au métro sur pneus qu'ils jugent coûteux et mal adapté à leur réseau souvent en extérieur. Sur le réseau de surface, les nouveaux APVU, autobus à diesel de forte capacité mis en service en 1955, l'idée de caisse-poutre, où châssis et caisse ne forment qu'une seule pièce, et les dispositifs de départ automatique ont retenu leur attention. En revanche, ils sont particulièrement inquiets sur la situation financière de la RATP et sur les coûts dus à la congestion (« *Post-War Public Transport Developments on the Continent* », 1956 (TFLAG, LT/232/374)).

[182] Voir Elborough (T.), *The Bus we Loved, London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005, p. 15.

[183] La préface de l'ouvrage publié pour le centenaire de la LGOC par LT indique d'ailleurs que « *les Londoniens ont toujours été les plus grands passagers d'autobus de toutes les villes au monde* » (*The Story of the London Bus, 1856-1956*, Londres, London Transport, 1956, p. 6) (traduction personnelle de la version anglaise : « *Londoners have always been the greatest bus-riders of any city in the world* »).

[184] A gauche : abri sur le boulevard Poissonnières en 1958 (PRATP, 54 858) ; à droite : vue de *Stockwell Garage* en 2007 (collection personnelle).

Fig. 107 – *Comparaison esthétique de réalisations des réseaux parisien et londonien au cours des années 1950*[184]

III. Le fonctionnement laborieux du terminus de Vincennes (Château)

Nous décentrons notre regard parisien sur un terminus de banlieue, afin d'accompagner l'intérêt porté par l'époque au développement de l'agglomération autant que pour illustrer l'importance de l'autobus de périphérie, dont le rôle dans la survie du système global est primordial. Aux côtés d'un autobus *intra muros* confronté à d'innombrables difficultés, l'autobus *extra muros* semble avoir peu a peu bénéficié d'une image plus dynamique et s'est en tous cas affirmé par ses chiffres de fréquentation et la densification de son réseau. L'hypothèse peut même être avancée que l'autobus de banlieue a sauvé l'autobus urbain, illustrant ainsi l'idée développée dans l'entre-deux-guerres par l'universitaire français vivant aux États-Unis Albert Guérard selon laquelle « *c'est au plus Grand Paris de sauver le Vieux Paris*[185]. » Pour autant, cette dynamique se heurte à une inertie très forte des structures décisionnelles autant que des aménagements physiques.

S'intéresser à un pôle, c'est-à-dire à un nœud important du réseau de transport en commun, permet également d'évaluer la politique d'intermodalité mise en place, ou plutôt son absence, au sein d'une entreprise désormais unique, ainsi que de réfléchir à la place de l'autobus en ville, non pas uniquement par ses itinéraires ou dépôts, mais par ses principaux terminus, démentant ainsi l'idée, trop simple, que le réseau routier ne nécessite pas d'infrastructures. Le pôle est aussi un lieu où le voyageur est confronté à des questions spécifiques, notamment l'orientation entre les lignes, dont la prise en compte par les aménagements n'est pas immédiate. Un tel lieu confronte les échelles, ce qui est souvent une source de dysfonctionnement.

Retenir le terminus du Château de Vincennes est un choix parmi d'autres qui trouve toutefois une certaine cohérence. Il s'agit d'un des principaux pôles de banlieue, qui a accueilli l'un des premiers prolongements du métro *extra muros*, puis l'une des premières

[185] Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 30.

stations de RER. Les lignes d'autobus y étant attachées sont très nombreuses et ont joué un rôle de passage obligé pour les banlieusards de l'Est parisien au cours des années 1950 et 1960. S'y lisent donc avec une intensité accrue les phénomènes d'heure de pointe et de mouvements pendulaires, marqués par le balancier quotidien entre l'Est et l'Ouest. Sa proximité avec différents lieux de loisirs – bois et fort de Vincennes, hippodrome… – en fait également un point fréquenté par les Parisiens, notamment le week-end. Enfin, la domanialité du site, très particulière puisque partagée entre les villes de Paris et de Vincennes, ainsi que la proximité d'un établissement militaire et d'un site protégé rendent les questions d'occupation de l'espace très sensibles (voir fig. 108, p. 524).

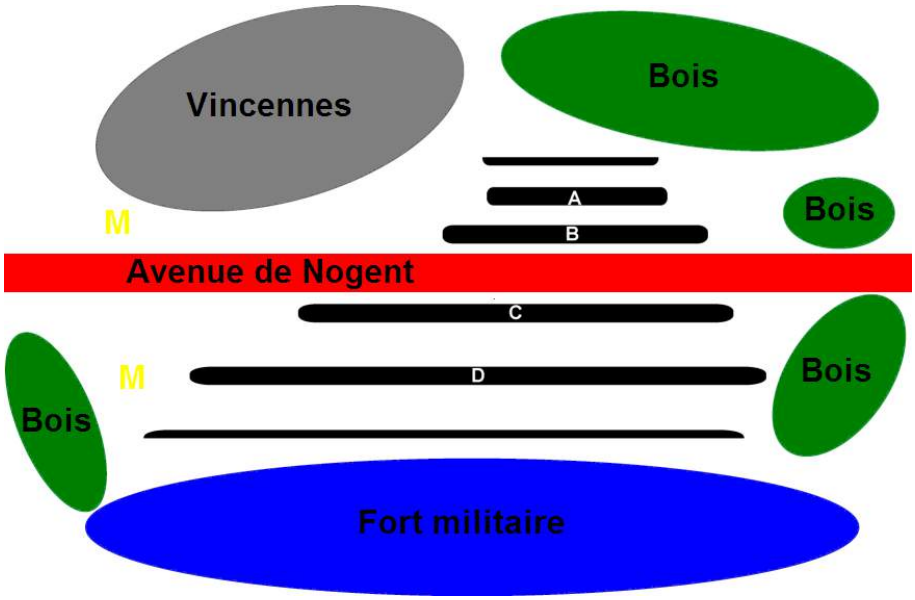


Fig. 108 – *Plan schématique du terminus du Château de Vincennes au milieu des années 1960 (échelle : $\frac{1}{1\,930}$)* [186]

A. Pôle d'échange et difficultés de coordination

Le pôle n'a pris de l'ampleur qu'avec l'arrivée du métro, en 1934, si bien que nous proposons un rapide historique de cet espace depuis cette date. Historique qui permet également de croiser les problématiques qui furent celles des années 1950-1960 et qui étaient pour partie déjà perceptibles avant la Deuxième Guerre mondiale. C'est effectivement à une époque où la CMP et la STCRP étaient rivales que s'est constitué ce pôle, ce qui n'est pas sans conséquence sur la conception des échanges entre réseaux ferré et de surface. Autant de difficultés qui s'avèrent très pénalisantes lorsque le terminus doit faire face à un afflux de voyageurs, banlieusards, au cours des Trente Glorieuses.

[186] Le schéma correspond à l'expansion maximale du pôle au milieu des années 1960 (▬ quais du terminus d'autobus ; ▬ fort militaire ; ▬ surface boisée de Paris ; ▬ surface urbanisée de Vincennes ; ▬ accès au métro ; ▬ route nationale).

Château de Vincennes et *Vincennes (Château)*

Le pôle lui-même porte deux noms différents, hérités de la rivalité entre CMP et STCRP : *Château de Vincennes* pour le réseau ferré, *Vincennes (Château)* pour le réseau routier. Ce hiatus, même symbolique, reflète les difficultés qu'ont pu rencontrer les velléités de coordination entre métro et autobus et la domination du premier sur le second puisque l'appellation *Vincennes (Château)* disparut au cours des années 1970, après une longue cohabitation.

Le prolongement de la ligne n° 1, le 24 mars 1934, de *Porte de Vincennes* à *Château de Vincennes* a fait de ce pôle l'une des principales charnières de l'agglomération (voir p. 481)[187]. Le report des lignes de surface aboutissant à une porte de Paris au terminus de métro nouvellement créé en banlieue a eu pour inconvénient de supprimer toute correspondance directe entre ces lignes et celles *intra muros*[188]. Si bien que « *les voyageurs de surface pénétrant dans Paris [avaient] 3 prises en charge à payer*[189]. » C'est donc une véritable « *obligation à tendance de brimade* » que pouvaient ressentir bien des voyageurs, dont le but, avoué alors par l'administration préfectorale, était d'« *inciter les usagers à se servir du Métropolitain*[190]. »

Le terminus de Vincennes (Château) est donc aménagé dans le courant de l'année 1934, des abris sont installés de part et d'autre de l'avenue de Nogent, les lignes étant agencées selon une double logique : celles déjà transformées en autobus ou exploitées à un agent sont placées au plus près du métro. Les arrêts des lignes sont essentiellement situés au Nord de la route de Nogent, à l'exception de la navette ~~BZ~~ vers Paris, ce qui impose aux voyageurs une traversée dommageable[191]. Cette gare routière est un terminus commandant pour toutes les lignes qui y aboutissent ce qui nécessite plusieurs infrastructures qui occupent un espace important entre le fort, la ville et le bois. Pour les installer et éviter des accidents, la STCRP avait demandé d'abattre des arbres, sans succès, premier accroc d'une localisation complexe. Se pose également la question du stationnement des taxis, dont la station est à l'extérieur du pôle, mais génère des manœuvres dangereuses. L'éclairage semble défaillant, des zones d'ombre, susceptibles de provoquer des accidents sur un lieu où piétons et autobus cohabitent, étant régulièrement mentionnées au cours des années 1930. Le plan de réorganisation élaboré en 1942 vise d'ailleurs principalement à améliorer l'éclairage du terminus, à une époque où les investissements ne pouvaient qu'être restreints[192]. L'ampleur

[187] C'était déjà un lieu bien desservi, comme en atteste le projet d'Autodrome de 1932 (voir le carton ARATP, 1R 286).

[188] Voir le carton ARATP, 1R 286. Pour le cas précis de Vincennes (Château), l'essentiel des lignes doublant le métro entre *Porte de Vincennes* et *Château de Vincennes* ont été amputées. Une navette entre les deux pôles a été mise en service, sous l'indice ~~*BZ*~~.

[189] Rapport STCRP/DEC/2 784 du 15 mars 1934 (ARATP, 1R 198).

[190] *Idem*.

[191] En outre, le terminus de la ligne 122 (Vincennes (Château) – Fontenay-sous-bois) se trouve en dehors de l'enceinte du pôle, sur l'avenue du Château, encombrant la circulation et rallongeant les trajets des voyageurs.

[192] Note CMP/Réseau de surface du 6 janvier 1942 (ARATP, 1R 198).

des flux quotidiens impose donc un rapide réaménagement du terminus sud, dès 1937, tandis que celui du terminus nord est programmé. Les travaux tardent à venir, mais plus aucun entretien n'étant fait, des ornières se forment, « *provoquant des éclaboussures et des avaries de matériel*[193]. »

Mais la guerre vient modifier ces plans. Il convient avant tout d'adapter les lieux aux nouveaux autobus à gaz, notamment en déposant les verrières que pourraient heurter ces hauts véhicules[194]. Autre mesure provisoire qui donna un exemple bien plus durable, les autobus furent autorisés à stationner aux heures creuses dans les allées du bois pour économiser le carburant des trajets haut-le-pied entre le terminus et le dépôt[195]. Le pôle conserve donc un trafic important, le réseau routier étant essentiellement exploité en banlieue pendant la guerre[196].

Un pôle exigu face à la reprise de la Libération

Après la restructuration du réseau, le terminus accueille 16 lignes, contre neuf avant la guerre, puisqu'il s'agit d'un des pôles retenus pour jalonner la banlieue[197]. Se posent d'importants problèmes de place mais aussi de gestion des flux de véhicules et de piétons[198]. Il est donc décidé dès mars 1946 d'étudier une possible extension. Le dilemme est dû à l'augmentation prévue de la demande à court terme et à sa baisse à long terme liée à l'électrification de la ligne de Vincennes partant de la Bastille et à la remise en état du viaduc de Nogent, susceptibles de provoquer un report modal sur le chemin de fer. Tout en tardant à se concrétiser, ces deux projets forment une épée de Damoclès au-dessus de l'extension du terminus[199].

L'exploitation suscite pourtant de nombreuses difficultés. Rapidement, il apparaît que la majorité des points d'arrêt du terminus sont prévus pour la descente à gauche, alors que se généralise un matériel à descente à droite, Chausson et SOMUA. A la fin de 1950, le manque de points d'arrêt à droite, devenus toujours plus nécessaires en raison de l'arrivée des OP 5, conduit à employer un même point d'arrêt pour deux lignes. Suivant l'habitude prise pendant la guerre, les autobus débordent largement du pôle lui-même pour stationner, ce qui suscite la colère du service assurant la gestion du bois, notamment du fait des

[193] Note STCRP/DEC/Lilas du 22 novembre 1938 (ARATP, 1R 198).

[194] La nécessité de tenir à jour la signalétique devient extrêmement problématique en période de forts changements comme pendant la guerre (voir le carton ARATP, 1R 48).

[195] Ces dispositions nécessitent la surveillance de trois agents, pour empêcher quiconque, notamment les enfants, de s'approcher des véhicules (note CMP/Réseau de surface/Groupe sud du 31 août 1942 (ARATP, 1R 47)). Les agents sont également chargés de la mise en route du moteur 10 minutes avant le départ.

[196] Ce pôle avait d'ailleurs fait l'objet du premier projet de desserte par trolleybus, dès mai 1940 (rapport STCRP/SE/482 du 10 mai 1940 (AP, 10 331/56/1/164)).

[197] Dès 1946, le terminus compte 142 départs à l'heure de pointe (note CMP/Réseau routier du 14 mars 1946 (ARATP, 1R 198)).

[198] La gestion des montées et descentes des voyageurs impose de distinguer les emplacements de départ, équipés de couloirs, au nombre de 21, des emplacements d'arrivée, au nombre de 14.

[199] L'électrification est annoncée pour « *dans 3 ou 4 ans* » en avril 1946, c'est-à-dire pour 1950 (note CMP/942 du 17 avril 1946 (ARATP, 1R 198)).

dégradations occasionnées par ces lourds véhicules[200]. Toutefois, le terminus de la ligne 56 (Porte de Clignancourt – Vincennes), créé de façon temporaire sur une rue adjacente extérieure au pôle en 1951, est encore provisoire en 1958. L'administration des beaux arts et de l'architecture finit donc par obtenir « *une mise en demeure formelle d'avoir à libérer immédiatement l'emplacement considéré*[201]. »

En outre, comme l'explique un voyageur habitué, « *certains soirs, la bousculade est tellement intense que les femmes crient, effrayées de la pression, et [qu'il] hésite à [s]'engager dans [le] couloir* » d'attente de sa ligne[202]. L'exploitant n'a donc manifestement pas l'espace suffisant pour faire face à la foule de ses voyageurs. Les autobus se heurtent également à la circulation sur l'avenue de Nogent, avec pas moins de six accidents en six mois en 1948, ce que le préfet de police juge insuffisant pour l'installation d'un feu[203]. Cette question de la signalisation à la sortie du pôle fut récurrente jusqu'aux années 1970, sans trouver de solution.

En 1946-1947 a lieu un premier réaménagement, cherchant à rapprocher les lignes ayant un parcours commun pour permettre aux voyageurs de monter facilement à bord du premier autobus à partir. La nouvelle organisation se fonde également sur l'idée de canaliser les piétons : création d'un passage souterrain pour relier le Nord et le Sud des deux côtés de l'avenue de Nogent, installation de couloirs d'attente, interdiction de traverser entre les quais et indication des correspondances avec le métro (voir fig. 98, p. 481). Malgré ce remaniement, de nombreux voyageurs sont encore insatisfaits. En 1948, la nécessité de créer un nouveau quai au Sud est vive, en raison de l'engorgement des infrastructures existantes. Il pourrait également permettre d'accueillir des autobus à un agent avec montée et descente à droite. En mai 1949, le directeur général Charles Legrand donne son accord pour sa création, voyant que le projet d'électrification de la ligne de chemin de fer de Vincennes s'éloigne[204]. Devenu urgent et faisant l'objet d'un certain consensus entre la RATP et l'administration, le projet d'extension du terminus est soumis aux Parcs et jardins qui le jugent « *inesthétique*[205]. » En effet, l'aménagement d'un terminus avec des montées uniquement à droite nécessitait notamment d'abattre des arbres. Le terminus conserve donc sa configuration étriquée.

[200] Les plantations souffrent de la présence des moteurs tournant au ralenti, la combustion incomplète de gaz produisant des émanations très nocives pour les jeunes arbres en particulier (voir le carton ARATP, 1R 198). S'ajoute également la question du stationnement des cars privés desservant l'hippodrome. Les besoins de stationnement – 32 voitures à garer aux heures creuses en 1947 – sont perçus comme colossaux (voir le carton ARATP, 1R 47).

[201] Lettre PS du 9 octobre 1959 (ARATP, 1R 198).

[202] Lettre de Demey à la CMP du 17 janvier 1946 (ARATP, 1R 198).

[203] Demande du conseiller communiste et maire de Joinville-le-Pont, Robert Deloche, *BMO*, 21 juillet 1948.

[204] Lettre RATP/D/TE/DTC/918 du 16 mai 1949 (ARATP, 1R 198). En 1950, l'électrification est annoncée par Jean Lapébie comme ne devant pas être réalisée « *avant une dizaine d'année* » (compte rendu RATP/RET du 6 novembre 1950 (ARATP, 1R 198)).

[205] Compte rendu de la conférence du 29 janvier 1951 (ARATP, 1R 198). Le consensus entre administration et RATP n'était pas total. Ainsi, l'administration a-t-elle tenté de profiter de cette extension pour installer la station de taxis sur le nouveau quai, ce que la RATP est parvenue à rejeter. Au cours des conférences sur place, des menaces réciproques des taxis, d'occuper les espaces réservés aux autobus, et de la RATP, de refuser aux taxis le droit de déposer les voyageurs à proximité du pôle, ont maintenu une forte pression sur le projet tout autant qu'un certain *statu quo*.

Un pôle trop étroit face à la foule des voyageurs des années 1950

En 1950-1951, il y a pourtant implosion du terminus, du fait de l'accentuation des heures de pointe et de l'augmentation de la circulation sur l'avenue de Nogent : 53 autobus au quart d'heure traversent cette avenue entre 18 h et 19 h 45, tandis qu'aux heures creuses, il faut garer une centaine de véhicules sur le terminus ou en dehors de l'enceinte[206].

Dès lors, la spirale de la dégradation du confort et du service s'engage. Les pistes se détériorent, la direction se refusant à tout investissement d'entretien en raison d'hypothétiques travaux plus lourds à venir, malgré les plaintes du personnel[207]. A la fin de 1952, alors que les plans définitifs d'un réaménagement semblent adoptés, la RATP tente de faire accélérer le projet. Il s'agit pour elle d'éviter que l'électrification de la ligne de train de la Bastille semble trop imminente pour justifier de travaux sur un terminus appelé à voir son activité baisser. Mais elle se heurte aux ingénieurs des Ponts et Chaussées qui entendent concevoir un projet à une échelle plus vaste[208]. Le directeur technique de la voirie parisienne, sous les ordres du préfet de la Seine, suggère ainsi un passage des autobus en souterrain entre les deux rives du pôle, au-dessus du métro, qui serait à ses yeux « *plus conforme à l'intérêt public*[209]. » La logique des carrefours dénivelés, dominante dans les aménagements de l'époque, est valable pour les transports publics, qui ne doivent plus gêner le passage des automobiles sur l'avenue de Nogent.

Devant l'urgence du problème, la RATP et l'administration finissent par trouver un terrain d'entente, passant notamment par l'occupation d'une parcelle militaire, concédée temporairement à la RATP[210]. Les travaux démarrent en juillet 1953. Un quai au Sud est créé, équipé d'un nouvel abri de 140,40 m de long sur 4,10 m de large, en 27 travées, couvert en acieroïd et fermé par une cloison vitrée avec soubassement de 1 m. Des couloirs et salles d'attente y sont aménagés. Mais le chantier et l'arrivée de nouvelles lignes suscitent des chamboulements réguliers qui déboussolent les voyageurs (voir p. 1110). Les travaux s'attaquent également aux problèmes de coordination entre métro et autobus. Le pôle semble avoir été, dès 1938, l'un des premiers équipés de signalétique indiquant les autobus à partir du métro (voir p. 480). Pour autant, après la création de la RATP, il n'existe toujours pas de guichet unique pour l'achat des titres de transport, ce qui suscite confusion et, probablement, énervement chez les voyageurs[211]. Lors des travaux de 1953, un plan de signalisation est élaboré, les lignes étant indiquées sur des plaques rouges à l'entrée

[206] Rapport RATP/REC/10 228 du 7 juin 1951 (ARATP, 1R 198).

[207] Cette tendance se lit à différentes échelles. Ainsi, une pendule posée en 1934, que les receveurs à bord des nouveaux OP 5 ne consultent qu'avec difficulté en raison de son emplacement, n'est pas déplacée du fait de l'imminence d'un réaménagement (note RATP/REM/Maltournée du 27 novembre 1951 (ARATP, 1R 46)).

[208] Compte rendu de la conférence du 22 décembre 1952 (ARATP, 1R 198). La RATP assume les coûts mais ne peut pas réaliser le projet sans en référer aux pouvoirs publics.

[209] Note PS du 18 février 1953 (ARATP, 1R 198).

[210] Le service des monuments historiques donne son accord, les bâtiments prévus étant suffisamment bas pour ne pas porter atteinte au château, classé.

[211] Voir le carton ARATP, 1R 49.

de chaque couloir, pour les voyageurs venus du métro, un panneau général mentionnant sur chaque quai les lignes en partance de ce dernier. Malgré cela les difficultés subsistent comme en témoignent les plaintes de voyageurs[212].

L'extension du terminus, bien que ne réglant pas tous les problèmes posés par la foule nombreuse fréquentant ce pôle, a marqué une avancée vers une meilleure adéquation entre capacité des espaces et fréquentation réelle ou prévisible. C'est justement dans le décalage entre l'état donné et l'état prévisible que se joue le destin de ce terminus, qui tire profit de sa forte fréquentation, tout en risquant d'être relégué par un projet de liaison ferrée.

B. Un pôle à la merci des projets

Pour le pôle, la fin des années 1950 et le début des années 1960 correspondent à une période de tension maximale. Tension entre les capacités d'accueil des infrastructures et le flux des utilisateurs, tension entre projets locaux d'aménagement du terminus et projets régionaux de création d'un RER, tension entre services administratifs et exploitant. Le destin de cet espace semble ainsi déterminé par des enjeux le dépassant bien souvent.

Une extension qui tarde à venir

Malgré ces mesures, l'irrégularité et les accidents s'intensifient à la fin des années 1950, à la sortie et à l'entrée du terminus en raison de la circulation automobile croissante. Le manque de signalisation lumineuse étant souligné par les élus, notamment communistes, la Préfecture de police préfère affecter un agent de façon intermittente et, apparemment, insuffisante[213]. Aux heures de pointe, la circulation des autobus, des piétons et des voitures traversant le terminus est particulièrement délicate. Les flux se croisent de façon dangereuse. L'affluence sur les quais du métro est très importante, ce que dénoncent les voyageurs[214]. Toutes les lignes d'autobus mènent leurs voyageurs à la même entrée de métro, si bien qu'en 1961, selon une voyageuse, « *la queue se fait en partie dehors [...], le guichet de distribution des billets est submergé par la foule et il faut perdre là de 10 à 20 minutes d'énervement et de fatigue inutiles qui mettent tout le monde de mauvaise humeur*[215]. » Face aux protestations, la RATP ne peut qu'avancer le fait qu'un projet d'amélioration est à l'étude, cet alibi servant à nouveau à la Préfecture de police pour repousser l'installation d'un feu de signalisation.

Antoine Quinson, maire de droite de Vincennes, propose alors de procéder rapidement à un aménagement du terminus, puis de transformer en parkings les espaces laissés libres

[212] Voir le carton ARATP, 1R 49.
[213] Voir le carton ARATP, 1R 198.
[214] Voir par exemple la pétition du 4 janvier 1960 (ARATP, 1R 198).
[215] Lettre de Renée Dimanche au directeur de la RATP du 18 décembre 1961 (ARATP, 1R 198).

par l'électrification de la ligne de Vincennes[216]. Mais le projet s'enlise en raison de différents blocages : traversées entre les deux parties du terminus, signalisation au carrefour, présence souterraine du métro, extension limitée par le fort et les arbres protégés, et vocation de promenade publique du bois de Vincennes, réglementée par un cadre législatif. La présence de différents réseaux – eau, gaz et électricité – sous le terminus est également problématique.

L'idée est finalement avancée d'occuper une zone située sur les terrains du fort, le terminus étant déjà installé en partie sur des concessions militaires. Toutefois, le projet se heurte encore à plusieurs arbres, dont un chêne de belle venue, à conserver absolument. La RATP est donc sommée de remplacer les arbres qu'elle pourrait couper. Le maire de Vincennes n'est que consulté, puisque l'extension s'opère sur un terrain de l'armée ; il s'étonne juste du coup élevé des travaux : 1,5 millions de F (2,0 millions d'€ de 2006), que l'imminence de l'électrification de la voie de la Bastille rend discutable[217].

Un projet de stade de 100 000 places, en remplacement du stade Pershing, et de parking d'intérêt régional souterrain, sous le terminus, redonne de la vigueur au pôle aux yeux de l'administration, qui propose de réserver une partie de l'espace souterrain aux autobus[218]. Elle entend ainsi occuper l'espace au Nord de l'avenue consacré au terminus des autobus et le sous-sol de la partie sud, sans mentionner d'éventuels problèmes liés à la présence souterraine du métro[219]. Pour sa part, l'architecte en chef des monuments historiques impose d'installer le même type d'abris que ceux existants sur le terminus, et non les abris métalliques légers (AML), déployés à l'époque sur le réseau. Une maquette du projet est d'ailleurs réalisée pour le pavillon de Paris de l'Exposition universelle de Bruxelles en 1958 et représente ainsi une partie de la modernité française à l'international (voir fig. 109, p. 531)[220].

La création de la ligne 208 (Vincennes (Château) – Cœuilly), en 1962, suscitant une intensification des phénomènes de foule et de désordre, vient souligner l'urgence de l'extension. Loin de remettre en cause leurs méthodes, les cadres de la RATP incriminent d'ailleurs l'étroitesse du terminus, les retards de la circulation et « *l'indiscipline des usagers* » tout en se retranchant derrière le projet annoncé de réaménagement[222]. Avant la création d'une nouvelle piste, les services de la RATP procèdent à de petits ajustements, notamment en jouant sur la configuration des couloirs. Le quai D est finalement ouvert

[216] Lettre PS du 14 juin 1960 (ARATP, 1R 198).

[217] Lettre du maire de Vincennes au directeur général de la RATP du 5 juin 1962 (ARATP, 1R 199).

[218] Lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Georges Pébereau au directeur général de la RATP du 30 juin 1962 (ARATP, 1R 199).

[219] Compte rendu RATP/18 857 du 21 décembre 1962 (ARATP, 1R 199).

[220] Voir Emirian (L.), « L'exposition universelle et internationale de Bruxelles. 1958, la France confrontée à 47 nations », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 3, printemps 1997, `http://ipr.univ-paris1.fr`.

[221] ARATP, 1R 199. Le projet, dessiné par les services de la RATP, est celui réalisé en 1963. Il consiste essentiellement en la création d'un quai supplémentaire au Sud, le long du fort.

[222] Enquête sur plainte du 19 octobre 1962 (ARATP, 1R 199).

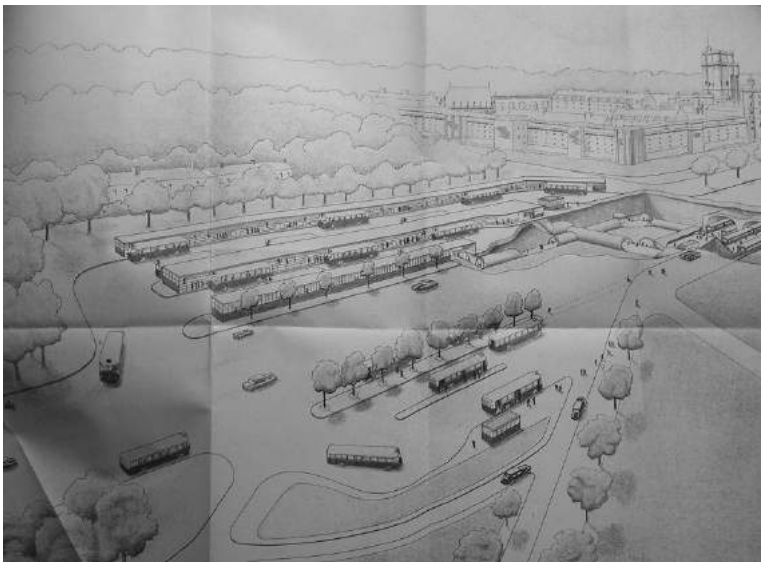


Fig. 109 – *Vue du projet d'aménagement du terminus de Château de Vincennes (1962)*[221]

en 1963 et offre enfin au pôle la possibilité d'accueillir sereinement ses voyageurs (voir fig. 110, p. 531)[223]. Mais c'est alors que les dimensions du terminus semblent adaptées aux flux qui le traversent que l'arrivée du RER tend à en rabaisser l'importance.

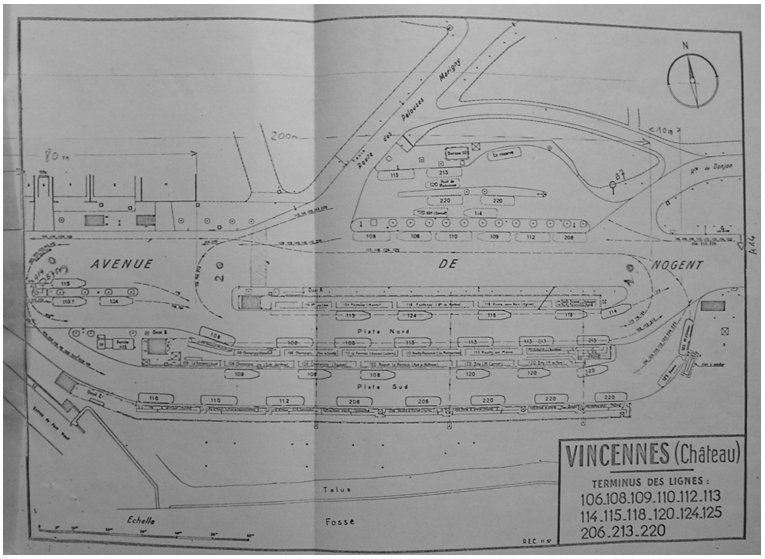


Fig. 110 – *Plan du terminus de Château de Vincennes (1963)*[224]

L'arrivée du RER et le risque de relégation du terminus

En effet, la menace d'une nouvelle ligne ferroviaire reléguant le pôle sur un plan secondaire se fait simultanément plus pressante. Ainsi que l'écrit un cadre de la RATP,

[223] L'aménagement des nouveaux locaux comporte des salles pour les contrôleurs, des espaces de vente ainsi qu'une salle d'attente dotée d'un « *distributeur de boissons hygiéniques* » (note RATP/R/3 351 du 5 février 1963 (ARATP, 1R 199)).

[224] ARATP, 1R 199. Il s'agit d'un plan à usage interne des services de la RATP.

dès 1964[225] :

> *Ce terminus appelé à disparaître en raison de la création future de la ligne expresse de la Bastille est considéré en position de réforme par les services techniques et aucun travaux d'entretien, ni d'aménagement n'y sont entrepris, en particulier sur les quais [les plus anciens] qui présentent un caractère de vétusté prononcé.*

Toutefois le manque d'investissement sur les infrastructures existantes finit par coûter cher au budget d'exploitation. La chaussée est donc finalement en partie refaite pendant l'été 1965. La foule n'a d'ailleurs pas déserté le pôle, ce qui rend toujours la gestion des flux délicates, d'autant que les espaces s'avèrent finalement sous-dimensionnés[226]. Face aux problèmes de flux, l'arme absolue déployée par la RATP est le couloir, la barrière ou les chaînes, permettant de canaliser l'attente tout autant que d'éviter les traversées intempestives et donc dangereuses[227]. Les protestations sont très nombreuses, chaque voyageur ayant le sentiment de pouvoir résoudre le problème, apparemment simple, de l'attente et de la montée à bord, par un dimensionnement et une configuration plus adéquats des couloirs. Cette prose alimente ainsi un discours dénonçant les élites techniques incapables d'avoir une analyse de terrain d'une situation que beaucoup vivent quotidiennement[228]. En outre, les difficultés de circulation sont persistantes dans les voies adjacentes[229].

Le projet de RER, qui apparaît progressivement dans les archives du pôle, est avancé pour reporter les travaux et autres améliorations possibles, comme la signalisation de la traversée de l'avenue de Nogent. Ainsi, au détour d'une lettre du directeur général de la RATP, Pierre Weil, peut-on lire que « *la mise en service de la section Est du Réseau Express Régional devant réduire considérablement l'importance du terminus en 1969, il apparaît souhaitable de maintenir la situation actuelle, malgré les inconvénients qu'elle peut comporter*[230]. » Urgence et délais courts sont invoqués par ces mêmes acteurs qui contribuent au blocage en plaçant comme hypothèse à court terme la réalisation d'une infrastructure ferroviaire. L'ouverture du RER permet en outre à l'administration de forcer l'enceinte dévolue à la RATP et de profiter des places libérées par les remaniements du réseau d'autobus pour y attacher des lignes de l'APTR.

A l'arrivée du RER, le 25 janvier 1970, un remaniement des autobus a lieu, le pôle voyant son importance nettement diminuer. Le quai A, uniquement utilisable par les

[225] Note RATP/RM/104 du 23 mars 1964 (ARATP, 1R 200). Entre autres dégradations, le document signale l'oxydation des tôles, le mauvais état de toitures et verrières, aux carreaux cassés, les pavés gras et glissants et les bordures de trottoirs affaissées.

[226] Le mardi 22 octobre 1963, plus de 5 000 piétons ont traversé l'avenue à hauteur du terminus, essentiellement sur les passages protégés (note RATP/15 633 du 6 novembre 1963 (ARATP, 1R 199)).

[227] Bien plus tard, un accident mortel a lieu en 1996, ce qui suscite un nouveau « *barriérage* » (lettre RATP/BUS/96/920 du 23 avril 1996 (ABUS, 95)).

[228] « *Je ne vous demanderai pas le nom du polytechnicien qui a présidé à l'installation des couloirs d'accès de la gare routière de VINCENNES-CHATEAU* » (lettre de Jean-Louis Terrier à la RATP du 30 avril 1965 (ARATP, 1R 200)).

[229] Face aux difficultés de circulation rencontrées avenue du Donjon, la RATP demande et obtient sa mise en sens unique sauf pour les autobus et taxis en 1967.

[230] Lettre du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 4 novembre 1965 (ARATP, 1R 200).

autobus à plate-forme a été transformé en garage à bicyclettes, l'abri construit en 1934 n'ayant jamais été repris, sa vétusté est très avancée. Le quai D, la piste sud et la piste nord de la partie nord sont également devenus inutiles, en raison du rabattement de certaines lignes du terminus vers les gares de la ligne de RER[231]. La RATP abandonne donc une partie de sa concession militaire, dégagée des infrastructures l'occupant en 1972. La mairie de Vincennes suggère d'employer l'espace libéré pour créer un parking relais, afin de dégager les rues avoisinantes où se garent les banlieusards venus prendre le métro. Dès 1976, alors que le terminus est surdimensionné, la RATP refuse d'offrir quelques places aux cars privés faisant la liaison, certains jours, avec les champs de courses et tente d'obtenir un couloir réservé sur l'avenue de Nogent, que pourraient partager ces cars et ses autobus[232]. Malgré tout, en 1998, la ligne 210 (Vincennes – Villiers-sur-Marne) se trouve toujours en dehors de l'enceinte.

Cette étude d'un pôle du réseau fait donc ressortir les problèmes d'adéquation entre les infrastructures et la demande, le terminus semblant n'avoir jamais été dimensionné en fonction de ses besoins. De ce manque d'adéquation naissent les conditions extrêmement difficiles dans lesquelles se jouent les échanges sur ce pôle au cours des années 1950-1960, alors que l'autobus, qui semble en perte de vitesse, connaît encore une fréquentation très élevée dans ce secteur. Ce regard microhistorique illustre également le poids que peuvent jouer des projets, ici celui d'électrification d'une voie ferrée, longtemps avant qu'ils voient le jour. Les installations existantes semblent d'ailleurs bien souvent négligées au profit des projets à venir, que ce soit l'extension du pôle ou la création du RER. Enfin, ressort la question des échelles, mise en jeu par un tel objet. Dans le réaménagement du pôle, alors que l'électrification a joué un rôle de frein extrêmement puissant, d'autres enjeux, plus locaux sont également venus bloquer les projets, que ce soit la protection des arbres du bois de Vincennes ou l'existence d'un kiosque de fleuriste[233].

Se reflète ainsi dans ce terminus particulier l'image d'un mode de transport que ses nombreux voyageurs subissent plus qu'ils ne le choisissent, à l'exception de ses inconditionnels. Dans ce contexte, les innovations, même modernes, développées par la RATP s'avèrent mal-adaptées et bien insuffisantes pour enrayer une baisse de fréquentation et de prestige engagée depuis la fin des années 1930. La frange de la population qui utilise encore l'autobus n'est pourtant pas négligeable, ce que tend à faire oublier son manque de présence médiatique. Ainsi, la survie de l'autobus dans le contexte, difficile pour lui, des années 1955-1965 peut elle se comprendre comme le résultat de la combinaison des deux facteurs que nous avons évoqués : l'existence d'un public de l'autobus, d'une part ;

[231] Au lieu des 28 points de charge que comptait le terminus, après l'arrivée du RER, ils ne sont plus que huit.

[232] Lettre RATP/R/7 007 du directeur du réseau routier de la RATP au directeur de la circulation, des transports et du commerce du 28 mai 1976 (ABUS, 95).

[233] Le kiosque de la fleuriste est déplacé une première fois en 1946, puis une seconde en 1950, toujours plus repoussé du pôle. Mais la direction de la RATP attend la mort de la fleuriste, en 1966, pour définitivement se débarrasser de ce commerce qu'elle juge gênant, sans voir l'avantage qu'il peut procurer aux voyageurs.

une certaine activité des techniciens du réseau d'autre part, qui, loin d'être suffisante et toujours pertinente, témoigne de l'intérêt que suscite l'autobus pour une sphère de la société parisienne, même restreinte.

Néanmoins, cette situation semble atteindre un état de blocage au milieu des années 1960. Que ce soit sur les plans financier, de l'exploitation ou du confort, le système de l'autobus touche aux limites de ce qui est acceptable par les voyageurs, les techniciens et le monde politique. Toujours vivant et faisant preuve d'une utilité indéniable, même si peu visible, l'autobus entre alors dans une phase de modernisation généralisée qui débute sur l'espace de voirie, lieu de la congestion et de la formation des images sociales des modes de transport.

Chapitre 7
Autour de mai 1968, l'invention d'une nouvelle forme d'autobus

Le développement urbain et automobile conduit à une saturation des artères et des esprits que deux crises majeures du XX^{e} siècle, en 1968 et 1973, mettent au jour[1]. Les méthodes retenues pour l'aménagement urbain, sous la forme d'une réponse massive aux besoins de logements par la construction de grands ensembles, et le développement des transports, essentiellement fondé sur l'automobile individuelle, se trouvent remis en cause par différents mouvements, réclamant plus de proximité et d'égalité, tout en dénonçant pollution et coûts. L'ordre automobile semble donc ébranlé et nous choisissons ici de retenir mai 1968 non comme un événement en tant que tel mais comme le symbole d'une orientation nouvelle, en l'occurrence donnée à la politique urbaine, dont l'étendue court, pour le cas de l'autobus parisien du milieu des années 1960 au milieu des années 1970[2]. Cette évolution est bien plus large puisqu'elle touche à de nombreux domaines, de la culture à la politique, des mœurs aux relations de travail et l'autobus n'est ici qu'un objet parmi d'autres à voir le contexte social se modifier profondément, la foi dans le progrès s'effondrer chez certains ou l'aspiration à plus de liberté individuelle se concrétiser. La société française demeure toutefois largement ambivalente dans ses relations à l'aménagement urbain et aux transports. Si le discours en faveur des transports publics trouve un nouvel écho et de nouvelles concrétisations, l'automobile et l'étalement urbain demeurent deux caractéristiques majeures des modes de vie et de la planification.

C'est donc dans un contexte qui, même contrasté, lui est plus favorable, que l'autobus parvient à s'imposer comme un mode de transport intéressant de nouveau les autorités politiques et les médias, puis les voyageurs. Dresser l'histoire de cette décennie de réforme qui replace le réseau dans le jeu modal consiste donc à retracer la renaissance de l'autobus, en nous intéressant au jeu d'acteurs et à l'évolution des images sociales de chaque mode. Notre hypothèse est que tout part de l'espace public, en l'occurrence de la voirie. Le point noir du réseau d'autobus, celui des embouteillages, lui offre effectivement une planche de salut par l'invention d'un nouvel objet, le couloir réservé. Objet symbolique d'une volonté

[1] L'historienne Danièle Voldman invite d'ailleurs à relativiser la pensée par crises des phénomènes urbains en insistant sur la continuité des phénomènes (Voldman (D.), « Sur les "crises" urbaines », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 5-10).

[2] L'historien Mathieu Flonneau caractérise la période précédente par la « *domination de "l'ordre de l'automobile" de façon visible* » (Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 391).

d'accorder une place nouvelle aux autobus autant qu'objet ambigu lui-même quant à la conception de l'espace public qu'il véhicule, le couloir n'est en réalité que l'innovation la plus visible, puisque perçue par les automobilistes sur la chaussée, d'un réseau qui connaît, au tournant des années 1970, une phase de modernisation, quitte à faire profondément évoluer la nature même de ce qu'est jusqu'alors un autobus. Une hypothèse provocatrice tendrait à affirmer que l'autobus ne fut sauvé que dans la mesure où il sut se muer en un métro et qu'il n'y eut pas renaissance mais métamorphose. Ce qu'incite également à supposer le virage commercial, l'attention nouvelle aux pratiques et désirs des voyageurs et la présence sur l'espace médiatique publicitaire qui caractérisent cette nouvelle politique des transports publics de surface.

I. Les ambiguïtés du fonctionnement de la métropole parisienne, une aubaine pour l'autobus

En région parisienne et en matière d'aménagement urbain, le changement de contexte, symbolisé par mai 1968, se traduit par une superposition de deux politiques, celle du développement automobile se poursuivant tandis que les transports en commun bénéficient également d'un fort investissement national. Les projets et les méthodes ne sont effectivement pas toutes remises en cause, et, pour l'autobus, les difficultés de circulation sont encore une réalité quotidienne, tandis que le rêve de modes futuristes est encore largement entretenu. Le visage de la mobilité de cette époque est donc bel et bien ambivalent, puisque si l'enlisement de l'autobus se poursuit, le développement d'un discours contestataire et de mouvements politiques et territoriaux lui offre la possibilité de montrer ses qualités, sinon nouvelles, du moins publiquement explicitées.

A. Enlisement des autobus et fascination pour la mobilité, deux facettes d'une même société

Cette société avide de mobilité poursuit le développement de l'automobile et, par là même, aggrave l'enlisement de l'autobus. Dressons ici le paysage de fond, qui est bien celui d'une tendance continue à la dégradation du service dans son ensemble, que ne doivent pas faire oublier les innovations cruciales que sont le couloir réservé ou l'autobus standard. Le temps de leur systématisation laisse les Parisiens des années 1960 confrontés à un réseau routier encore largement enlisé, à l'image, d'ailleurs, de ce que connaissent les citadins provinciaux. Le paradoxe réside alors dans la fascination simultanée qu'entretient la France des années 1960 et du début des années 1970 pour le développement des objets de mobilité modernes et rapides, voire élitistes, et qui semble peu conciliable avec les formes anciennes de mobilité plus lentes et moins technologiques, destinées à être rapidement oubliées.

Domination automobile et aggravation de l'exploitation du réseau d'autobus

Cette période est effectivement, par bien des aspects, très contrastée, puisqu'elle présente le visage d'une société automobile aboutie qui génère également de nouvelles contestations[3]. Les années 1960 sont l'époque « *de l'assimilation culturelle et psychique de l'automobile en France*[4]. » L'aménagement routier de Paris se poursuit selon l'illusion d'un retard en la matière[5]. Comme le commentent les actualités Gaumont-Éclair, « *le visage de la ville change. Il n'y a plus de place publique. Notre-Dame est encerclée, les trottoirs envahis. Il n'y a plus de quais, il y a des voitures*[6]. » A l'époque où sont créées des zones piétonnes, les films de la Prévention routière stigmatisent les piétons qui ne respectent pas la stricte séparation des flux, osant s'aventurer ailleurs que dans les passages protégés ou souterrains[7].

Signe de ce développement automobile, le réseau d'autobus poursuit son enlisement. Les statistiques annuelles de la RATP révèlent que sa vitesse commerciale à la pointe du soir baisse entre 1952 et 1973 de 13,3 à 9,8 km/h *intra muros* et de 18,1 à 13,6 km/h *extra muros* (voir fig. 111, p. 538)[8]. Les kilomètres perdus en raison de la congestion dépassent un million en 1967[9]. Pour maintenir le service, la RATP a dû acquérir près de 50 autobus par an de 1952 à 1968[10]. Malgré cela, en voyageurs.km, l'offre globale du réseau urbain parisien baisse de 1,1 % entre 1960 et 1973[11]. Le cercle vicieux est enclenché et dénoncé ouvertement par plusieurs acteurs, au sein même du système, comme le préfet de police Maurice Grimaud[12]. Les intérêts opposés sont clairement identifiés et mis en

[3] Parmi les meilleurs portraits de la société automobile, citons le travail du réalisateur Jacques Tati, notamment *Trafic* et *Playtime*.

[4] *Ibid.*, p. 398.

[5] Cette domination automobile passe notamment par l'enseignement dispensé aux ingénieurs :

> *À l'École des Ponts et Chaussées, le cours de route de Daniel Boutet devient plus important, néglige la voirie urbaine, applique les nouvelles normes d'outre-Atlantique, glorifie les autoroutes et les rocades périurbaines. On commence à y enseigner l'économie des transports. À l'École nationale des travaux publics de l'État, créée en 1953 pour déployer les nouvelles infrastructures et remplacer les ingénieurs vicinaux, on enseigne la mécanique des sols à l'américaine, le béton armé, les techniques de l'asphalte, l'éclairagisme électrique, les moteurs. D'urbanisme, de rues, point.*

(Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, p. 9)

[6] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973.*

[7] Voir notamment FI, *A qui la faute ?*

[8] Les estimations de la baisse de vitesse varient selon les sources qui ne s'intéressent pas toutes à la même période, ne distinguent pas toutes entre Paris et la banlieue ou n'envisagent pas toutes la vitesse à l'heure de pointe du soir. Ainsi, le spécialiste des transports Louis Servant estime que la vitesse moyenne des autobus parisiens est passée de 13,2 km/h en 1952 à 9,8 km/h en 1972 (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains », *Notes et études documentaires*, n° 4 473, 3 juillet 1978, p. 11). D'autres experts, Jean-Claude Ziv et Charles Napoléon, détaillent la baisse de vitesse : en banlieue, de 1965 à 1968, elle est passée de 15,4 à 14,4 km/h ; à Paris, de 10,4 à 9,8 km/h (Napoléon (C.) et Ziv (J.-C.), *Le transport urbain, un enjeu pour les villes*, Paris, Dunod, 1981, p. 40).

[9] « *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968 (ARATP, 1R 184).

[10] *Idem.*

[11] Orfeuil (Jean-Pierre), *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du Moyen Âge à la société hypermoderne*, Créteil, Centre de recherche espace transports environnements et institutions locales, septembre 2004, p. 16. Par ailleurs, face à une baisse de trafic de 40 % entre 1955 et 1968, notamment liée à la concurrence de taxis collectifs, les lignes de nuit NK, NL, NM, NN et NO sont supprimées le 15 juillet 1969. Les services de nuit avaient été repris en 1955. Sur les autobus de nuit et notamment les nombreux courriers de voyageurs à leur sujet, voir le carton ARATP, 1R 316. Le transfert des halles à Rungis n'a finalement pas eu d'influence notable sur ces services de nuit, qui avaient su attirer une clientèle diversifiée.

[12] Comme il l'explique en 1968 :

> *Cette clientèle perdue va en grande partie à la voiture particulière accroissant d'autant l'encombrement des*

scène à la télévision, comme dans *Cinq colonnes à la une* en 1962[13]. La situation se trouve également dénoncée par les analystes de la forme urbaine et spécialistes des transports[14]. Toutefois, ce phénomène semble global et touche aussi bien Paris que Londres et les villes de province[15].

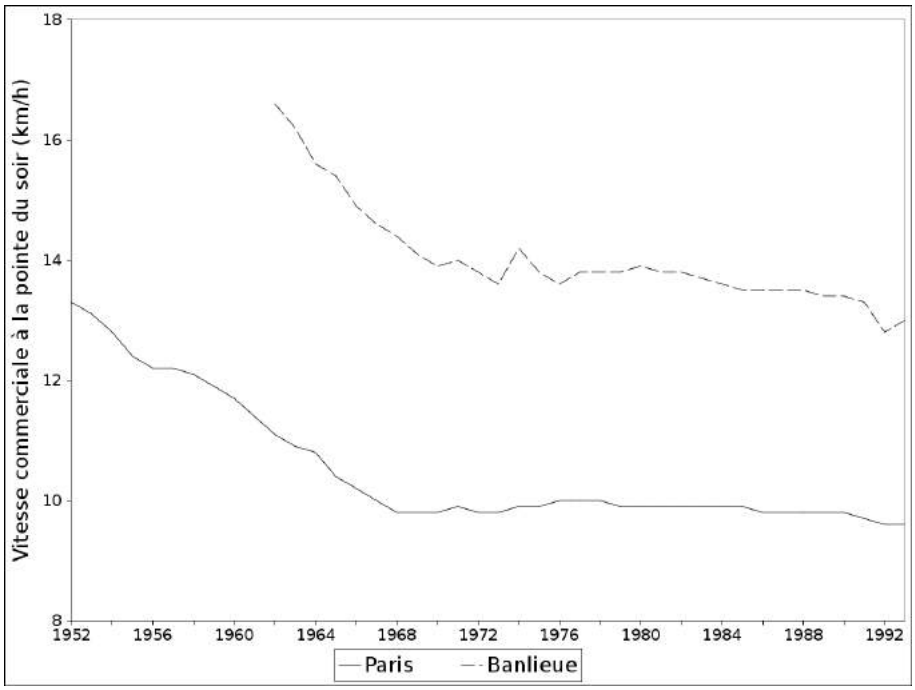


Fig. 111 – *Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir (1952-1993)* [16]

Une situation plus grave en province

En province, la situation des transports en commun se dégrade au cours des années 1950 puis 1960, comme à Lyon, où la politique en faveur de l'automobile du maire centriste Louis Pradel s'engage aux dépens des trolleybus et autobus, pris dans le cercle vicieux de la baisse de la vitesse commerciale, de la chute de fréquentation et des résultats déficitaires. Dans cette ville, le métro, également promu par Louis Pradel, fit rapidement office de solution sur le plan des transports publics, jetant un voile toujours plus sombre

rues donc le ralentissement de la circulation générale et donc le retard des autobus. C'est un cercle infernal ! La RATP n'y perd pas seulement des clients mais des investissements car, simplement pour rattraper des kilomètres perdus, elle est obligée d'augmenter, d'une année à l'autre, son parc de 50 à 60 véhicules.

(Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *Liaisons*, n° 150, mai 1968, p. 4)

[13] Voir FI, *Les troubles de la circulation.*

[14] Cette aggravation des conditions d'exploitation est pleinement prise en considération par l'ingénieur et géographe Pierre Merlin lorsqu'il décrit la vie fictive d'un couple de banlieusards : l'autobus y est « *direct, confortable, mais plus lent et surtout irrégulier* », « *moins rapide, mais plus agréable* », « *lent, certes, et cher, mais surtout irrégulier* » (Merlin (P.), *Vivre à Paris 1980*, Paris, Hachette, 1971, pp. 148, 151 et 167).

[15] A Londres, à la fin des années 1960, la congestion croît notamment en périphérie, semblant se stabiliser au centre du fait d'une politique de contrôle du stationnement. Pour le réseau d'autobus, les pertes dues à la congestion sont alors estimées à 2 millions de *miles*, soit environ 5 % de l'offre (note LTE « *Buses and Traffic Congestion* », 16 septembre 1971 (NA, HLG/159/1 783)).

[16] Voir tab. 55, p. 1015.

sur les transports de surface[17].

Plus généralement, entre 1964 et 1968, la vitesse commerciale des réseaux de surface des villes de province chute de 60 à 80 % aux heures de pointe, à de rares exceptions près, telles Valenciennes et Toulon[18]. Cause et conséquence de cette situation, l'intérêt général se détourne du réseau de surface pour se porter sur des projets plus ambitieux, semble-t-il, que celui de rendre à l'autobus de province une attractivité perdue.

Développer la mobilité sur tous les plans

En effet, à l'ambiguïté d'une période où le discours pour les transports publics était une réalité plus tangible que les investissements en leur faveur, succède une ambiguïté nouvelle, où, si des efforts réels sont engagés pour la modernisation des réseaux de transport public, essentiellement à Paris, ils se poursuivent également en faveur de l'automobile, partout en France. Ainsi, Paul Delouvrier, délégué général au District, puis préfet de la région parisienne entre 1961 et 1969, a-t-il défini une politique double réservant à l'automobile et aux transports en commun un rôle-clé[19]. Politique en cohérence avec les pratiques multimodales des Parisiens, l'IAURP estimant en 1968 que seuls 12 % d'entre eux utilisent quotidiennement leur voiture, et ce, en moyenne une heure par jour[20]. Paul Delouvrier n'est donc pas que l'homme des autoroutes franciliennes, destinées toutefois à porter l'essentiel de la mobilité massive de banlieue à banlieue (voir tab. 24, p. 539). L'ambition des années 1960 dépasse alors le simple étalement des horaires préconisé au cours des années 1950 : il ne s'agit plus d'améliorer le système des transports parisiens mais de le révolutionner. Les investissements en leur faveur décollent avec les IV^{e}, V^{e} et surtout VI^{e} plans de 1962 à 1976[21].

Variable / Zone	Mode de transport			Motif de déplacement		
	Transports en commun	Deux roues	Voiture particulière	Travail	Affaires	Autres
				%		
Dans Paris	490 000	20 000	140 000	57	12	31
De Paris à banlieue	610 000	15 000	155 000	70	10	20
De banlieue à Paris	140 000	10 000	105 000	55	15	30
De banlieue à banlieue	380 000	255 000	690 000	50	15	35
Ensemble	1 680 000	300 000	1 090 000	57	13	30

Tab. 24 – *Déplacements quotidiens en heure de pointe en région parisienne (heure de départ entre 17h et 19h) (1969)*[22]

[17] Voir, par exemple Montès (C.), *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, *passim.*

[18] Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, p. 38.
Comme l'écrit le spécialiste des transports Alain Bieber, « *l'autobus n'a pas la cote et tout milite contre lui dans une époque par ailleurs éprise de réalisations spectaculaires. De plus, la politique de vérité des prix [c'est-à-dire de réduction de la part des coûts assumée par les subventions] prônée en matière tarifaire [...] va, on le craint alors, provoquer la disparition de ces réseaux* » (Bieber (A.), « L'innovation dans les transports publics urbains », *Culture technique*, n° 19, 1989, p. 212).

[19] Sur ce point voir notamment Flonneau (M.), « L'action du District de la région parisienne et les "dix glorieuses de l'urbanisme automobile", 1963-1973 », *Vingtième siècle*, n° 79, juillet-septembre 2003, pp. 93-104.

[20] Voir par exemple Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 5.

[21] Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, p. 96.

Paul Delouvrier demeure toutefois le promoteur des transports lourds. Dès 1969, le Premier ministre gaulliste Jacques Chaban-Delmas, défenseur de la *nouvelle société*, « *une société prospère, jeune, généreuse et libérée* », confirma ce choix pour atteindre des objectifs pourtant à l'échelle individuelle et locale[23]. Ainsi, l'autobus ne bénéficie pas d'un programme aussi organisé que l'automobile et le RER, dont les travaux sont engagés en 1961 et le tronçon central inaugurée en 1977. S'il progresse indéniablement au cours de la période, c'est par bribes, non sans reculs, le plus souvent, dans l'ombre, voire, comme dans le cas de la *Carte orange*, presque par effet d'aubaine. En témoigne, en 1963, le programme d'action du District, pour qui[24] :

> *Les 10 voies autoroutières de dégagement et les 2 rocades sont les "grands boulevards" du siècle de l'automobile, de même que les voies ferrées du réseau express redonneront au métropolitain le sens de son nom, en lui permettant d'atteindre les limites nouvelles de la métropole et de sauver le cœur ancien de la capitale.*

L'autobus n'a d'ailleurs pas sa place sur le boulevard périphérique, qu'aucune ligne ne dessert. Fascinés par les œuvres du préfet Georges-Eugène Haussmann et de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, les aménageurs des années 1960 ont oublié celle, plus ancienne et modeste de Stanislas Baudry[25]. Ainsi, pour les liaisons secondaires en périphérie, le programme du District préfère-t-il évoquer « *le métro suspendu* », incarnant un progrès certain, plutôt que l'autobus, frappé d'archaïsme[26]. Un projet reflété par *Paris Match*, qui, en 1967, annonce « *au milieu des autoroutes, des aérotrains et des lacs, tout le Paris de 14 millions d'habitants. [...] Aéroport hypersonique et cité de la TV-couleur. La France vivra à l'heure du fantastique*[27]. » L'autobus disparaît, sinon dans les faits, du moins dans ce qui est mis en avant. De même, les modèles de trafic prennent en considération les éléments jugés pertinents pour le dimensionnement des infrastructures et de l'offre, c'est-à-dire les déplacements pendulaires domicile-travail et les départs et retours du week-end[28]. Autant de pratiques qui ne donnent à l'autobus qu'un rôle secondaire[29]. A la fin de 1970, c'est même la quasi-disparition du réseau d'autobus que prévoit Raymond Mondon, ministre républicain indépendant des transports. Il demande effectivement au président du STP d'envisager une réorganisation « *pouvant aller jusqu'à une réduction très*

[22] Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, *op. cit.*, annexes.

[23] Discours de Jacques Chaban-Delmas à l'Assemblée nationale le 16 septembre 1969 (`http://notre.republique.free.fr`).

[24] *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris*, Paris, Délégation générale au district de la région de Paris, Imprimerie municipale, 1963, p. 105.

[25] Le boulevard périphérique n'était-il pas comparé aux plus grands monuments parisiens, comme dans FI, *Autour du périphérique* ? Selon les propres termes de Jean Vaujour, principal adjoint de Paul Delouvrier, « *Paris a évolué bien plus en dix ans qu'en un siècle* » de 1958 à 1968 (Vaujour (J.), *Le plus grand Paris. L'avenir de la région parisienne et ses problèmes complexes*, Paris, Presses universitaires de France, 1970, p. 1).

[26] *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris*, *op. cit.*, p. 105.

[27] « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n° 951-952, juillet 1967, pp. 39-70 et 41-56.

[28] Voir par exemple Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 3.

[29] Ce que confirme cet extrait du IV^e^ Plan : « *la congestion croissante des transports de surface implique que l'effort soit orienté par priorité sur le réseau ferré souterrain qui est seul susceptible, compte tenu de la densité de la population d'assurer le transport massif de voyageurs dans des conditions satisfaisantes* » (IV^e^ Plan, loi n° 62-900 du 4 août 1962).

importante du réseau » et incite la RATP à engager une « *expérience de taxis collectifs*[30]. »

Néanmoins, les « *dix glorieuses de l'urbanisme automobile* » définies par l'historien Mathieu Flonneau correspondent, peu ou prou, à la décennie qui a sauvé l'autobus[31]. L'ambiguïté de la période dominée par la figure du gaulliste Georges Pompidou, Premier ministre, puis président de la République, mérite ainsi d'être rappelée, le « *président conducteur* » n'ayant pas prôné une adaptation sans contrepartie de la ville à l'automobile, ce que la mémoire collective a vite oublié[32]. Rappelons ainsi que Georges Pompidou fut partisan des transports en commun, supports d'une mobilité qu'il appelait de ses vœux, notamment du RER mais également des transports de surface, ce qu'il confirma lors de la visite qu'il effectua en région parisienne le 18 novembre 1971[33]. Toutefois, comme il le souligne dans un entretien paru en 1966, les mesures en faveur des autobus, notamment les couloirs réservés, doivent, à ses yeux, s'accompagner d'un développement des taxis, conçus comme une offre de transports en commun capable de provoquer un report modal des automobilistes[34].

Un regard rétrospectif révèle ainsi sans conteste une ambivalence réelle de cette période et non un engouement unique du pouvoir politique et technique en faveur de l'automobile. En revanche, il est très net que les événements et les écrits de l'époque laissent une impression bien plus critique.

B. De mai 1968 au début des années 1970, la contestation du modèle en place

En effet, le développement de la mobilité motorisée et la planification métropolitaine se trouvent largement contestés par les mouvements que connaît la société française en 1968 et au cours des années suivantes. Si les événements de mai 1968 ont peu d'impact direct sur le réseau, si ce n'est sur le fonctionnement interne de la RATP et les conditions de travail de ses agents, les idées alors formulées alimentent une réflexion nouvelle sur la politique des transports ainsi que des formes concrètes d'action, de contestation et de promotion de modèles alternatifs de mobilité, plutôt favorables à l'autobus.

L'autobus face à mai 1968

L'autobus n'est pas un élément symbolique des événements qui secouèrent Paris en mai 1968. Contrairement aux révoltes populaires qui jalonnent le XIX^{e} siècle, les mani-

[30] Note SRE/893 du 4 décembre 1970 (AP, 30 WR 42). La paternité d'une telle idée est d'ailleurs revendiquée par Pierre Lecomte, X-Ponts, travaillant au SRE.

[31] Flonneau (M.), « L'action du District de la région parisienne », *art. cit.*

[32] Flonneau (M.), « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième siècle*, n° 61, 1999, pp. 30-43. Sur le moment pompidolien de l'histoire parisienne, voir également Chaslin (F.), « Le moment Pompidou », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 62-73.

[33] Voir le carton AN, 5/AG2/1 135.

[34] *France soir*, 2 octobre 1966.

festants de 1968 n'ont pas formé de barricades en utilisant des véhicules de transport en commun (voir p. 116). De façon plus idéologique, cette révolte préféra renverser et brûler des voitures, symboles du monde bourgeois, que de s'attaquer aux autobus, qui bénéficiaient d'une double image de service public et de mode dominé, alors que les omnibus du milieu du XIX^{e} siècle appartenaient à des compagnies privées et régnaient sur la chaussée[35]. C'est également un autre objet lié à la mobilité, le pavé, qui incarne cette période mouvementée, mais ne fut pas, à notre connaissance, projeté contre le moindre autobus.

Néanmoins, la grève que connut la RATP en mai-juin 1968 est la plus importante de l'histoire des transports parisiens depuis les débuts de la CGO, par sa durée et ses résultats comme par son ampleur, qui dépasse largement le cadre de l'entreprise, puisqu'il s'agit bien d'un mouvement mêlant revendications des travailleurs – cadres, ouvriers et employés – et des étudiants, du secteur privé et du secteur public, auquel doit faire face le régime gaulliste vieillissant. Nous n'en proposons pas ici une analyse complète mais plutôt un regard à partir du cas des transports parisiens, en nous fondant notamment sur la maîtrise d'histoire de Jean-François Naudet[36].

La première moitié du mois de mai concerne surtout l'autobus en tant que mode de transport desservant le Quartier latin. En effet, l'agitation étudiante, qui bat son plein à la Sorbonne puis dans les environs, atteignant notamment son apogée lors de la nuit des barricades du 10 mai, perturbe l'exploitation des lignes du réseau routier (voir fig. 112, p. 543). Les manifestants se comportent toutefois de façon très différente de ceux de février 1934 vis-à-vis des autobus. Présents sur l'espace public, ils sont pris dans la tourmente, mais aucun n'est incendié. Comme le raconte l'adjoint au directeur du réseau routier de l'époque, Blandelet[37] :

> *Alors parfois, les machinistes se laissaient prendre dans une manif, au milieu des affrontements etc... Ils quittaient rapidement le bus – et les passagers aussi ! – pour aller se planquer dans un bistrot en attendant que ça se passe. Puis ils reprenaient le bus pour se tirer en vitesse. Le problème, c'est que beaucoup de pneus étaient dégonflés ou crevés... [...] Bien sûr, ça perturbait le service, ça créait des ennuis. Mais les machinistes n'étaient pas hostiles. [...] Les machinistes c'étaient des ouvriers, ils avaient rien à craindre.*

Parallèlement à ces mouvements étudiants, une grande journée d'action nationale

[35] Comme l'écrivit plus tard le préfet de police de l'époque Maurice Grimaud, « *c'est bien de sa mauvaise circulation que j'ai tenté de guérir Paris, plus que de ses gauchistes qui, après tout, n'étaient pas si loin de mes idées quand ils commencèrent à brûler les voitures* » (Grimaud (M.), *En mai, fais ce qu'il te plaît*, Paris, Stock, 1977, p. 47).

[36] Naudet (J.-F.), *La grève de mai-juin 1968 à la R.A.T.P.*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost et Danielle Tartakowsky, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1986, 2 vol. Sur mai 1968 à la RATP, voir également Parisot (D.), *Ticket "chic" et luttes de "choc" !*, Paris, Messidor, 1989, pp. 137-156.

[37] Naudet (J.-F.), *La grève de mai-juin 1968 à la R.A.T.P.*, *op. cit.*, pp. 285-286.

En 1968, devant les Beaux Arts, c'est avec enthousiasme mais sans violence que des étudiants collent des affiches fraîchement imprimées sur les flancs des autobus passant rue Bonaparte (FI, *Quelques images retrouvées...*). Les images montrent des machinistes patients et arborant un sourire. Les affiches portant le slogan « *Travailler maintenant, c'est travailler avec un pistolet dans le dos* », recouvrent la surface d'un autobus, mais, prudent, un étudiant, ôte celle qu'il vient d'apposer sur le radiateur, comme s'il voulait éviter tout problème technique au véhicule. Ou le machiniste feint-il le sourire comme l'étudiant le respect du véhicule public du fait de la caméra ?

contre les ordonnances de 1967 introduisant la gestion paritaire de la Sécurité sociale a lieu le 13 mai. La grève est un mouvement politique de solidarité face à la répression des mouvements étudiants et de combat pour la liberté face au régime gaulliste. Toutes les catégories d'agents de la RATP y participent, marquant ainsi une exception à la règle selon laquelle les mouvements sociaux de l'entreprise étaient avant tout catégoriels. A l'exception des autonomes, les syndicats, CGT, Force ouvrière (FO) et Confédération française démocratique du travail (CFDT), en profitent conjointement pour avancer leurs revendications en les appuyant de façon opportuniste sur le mouvement de grève.

Fig. 112 – *Images de l'autobus parisien en mai 1968*[38]

Une fois l'action du 13 mai terminée, tout semblait devoir rentrer dans l'ordre, mais la jonction s'opère entre mouvement étudiant et revendications ouvrières *via* un premier débrayage avec occupation à l'usine Sud-Aviation de Bouguenais, près de Nantes, le 14 mai, puis sur différents sites de Renault le lendemain. A partir du 17 mai, les agents de la SNCF se mettent en grève, si bien que des débrayages ont lieu à la RATP dans la foulée, notamment sur le réseau ferré. Le lendemain, la grève se généralise dans l'entreprise (voir fig. 112, p. 543). A l'exception de la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC), l'ensemble des syndicats, pourtant divisés à la suite de la réunion qui s'était tenue le 16 mai au ministère des transports, appelle à la grève, à midi, alors que l'action est déjà bien engagée. La base semble ainsi dépasser les syndicats, même si la CFDT prend les devants en préférant être moteur qu'à la traîne des mouvements revendicatifs. Tous les machinistes n'étaient toutefois pas favorables à la grève, notamment aux dépôts du Hainaut et de Flandre. Néanmoins, le soir du 18 mai, la grève est quasiment totale. Rapidement, dépôts d'autobus, ateliers, terminus du réseau ferré et centres administratifs sont occupés. Une organisation lourde se met en place : assemblées générales, comités de grève, piquets de grève, verrouillage des établissements, prises de contact...

Les revendications avancées par les agents de la RATP sont simultanément générales, portant sur les salaires et la durée du travail, et plus précises, demandant notamment une amélioration des roulements et des tableaux de retraite et la généralisation du travail en *6-2*, c'est-à-dire l'octroi de deux jours de repos consécutifs pour six jours travaillés, quand la règle était au *7-1*, soit un jour de repos accordé pour sept jours de travail. Cette

[38] De gauche à droite : PI, 167-14 ; INA, *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 19 mai 1968 ; INA, *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 6 juin 1968 ; INA, *Les actualités françaises*, 12 juin 1968.

dernière revendication équivalait à celle des 40 h, portée par les autres travailleurs, à la place des 45 h hebdomadaires en vigueur jusque-là ; elle traduisait également la volonté de banalisation des conditions de travail des agents dans un monde où le week-end de deux jours se généralisait.

L'entreprise entre donc dans le conflit, avec ses spécificités. Parmi celles-ci, les problèmes posés par l'occupation des locaux prennent une part importante du temps des grévistes : sécurité des lieux, couchage, approvisionnement, bons d'essence... Le reste du temps était employé par les relations sociales, autour d'éléments classiques de la sociologie ouvrière, tels que les jeux de carte et la pétanque. Si les discussions s'animent, il semble toutefois que leur teneur diffère de celles à portée théorique des étudiants au théâtre de l'Odéon. Surtout, contrairement à ce que connaissent d'autres entreprises, direction et grévistes se retrouvent sur le souci commun de la préservation de l'outil de travail, c'est-à-dire sur la maintenance quotidienne du parc et des infrastructures des réseaux, par respect autant que dans le but de permettre aux véhicules de rouler très rapidement après la fin du conflit, ce qui fut d'ailleurs le cas. Direction, cadres, maîtrise et agents d'exécution se trouvent ainsi un terrain commun par lequel les liens distendus se renouent. Autre point de discussion entre les différents niveaux hiérarchiques de la RATP, la question de l'essence. Les comités de grève tiennent effectivement les dépôts de carburant et disposent ainsi d'un moyen de pression efficace sur la direction, notamment le directeur général Pierre Weil, qui doit négocier quotidiennement pour assurer sa propre mobilité[39].

L'autobus est donc absent des rues parisiennes au cours de la deuxième moitié du mois de mai. Des lignes de remplacement par camions sont ouvertes par la direction des transports terrestres pour assurer les déplacements pendulaires[40]. Elles sont prises d'assaut, tout comme les taxis. Le visage de la ville en est changé : aux ordures qui s'amoncellent s'ajoutent les couloirs d'attente vides aux points d'arrêt (voir fig. 112, p. 543)[41].

Au début de la semaine du 21 mai, les grévistes sont toujours plus nombreux en France, dans les secteurs privé et public, cadres et ingénieurs y prenant largement part. Le jeudi 24 mai, le président Charles de Gaulle annonce à la télévision l'organisation d'un référendum sur la participation, sans parvenir à apaiser la tension. Après cette intervention politique, les négociations s'ouvrent le lendemain rue de Grenelle, au ministère du travail. Elles débouchent sur un accord conclu le 27 mai par les représentants syndicaux et le gouvernement. Il prévoit notamment une augmentation de 35 % du salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) à 600 F (639,43 € de 2006) par mois et de 10 % des salaires, la création de la section syndicale d'entreprise et une quatrième semaine de congés payés. Mais les assemblées générales leur réservent un mauvais accueil, comme à l'usine

[39] Parisot (D.), *Ticket "chic" et luttes de "choc" !*, *op. cit.*, p. 138.
[40] Pour le détail de ces services voir Naudet (J.-F.), *La grève de mai-juin 1968 à la R.A.T.P.*, *op. cit.*, pp. 428-431.
[41] INA, *Journal télévisé de 20 h de l'ORTF*, 19 mai 1968.

Renault de Billancourt.

Reste que le statut de la RATP ne la faisait pas relever des accords de Grenelle. Des négociations spécifiques avaient démarré le 26 mai, mais elles avaient été interrompues brutalement par le ministre des transports républicain indépendant Jean Chamant le 28 mai, alors que la tension politique était à son comble. C'est alors que l'absence du président de la République, le lendemain, puis son retour le 30 mai et l'annonce de la dissolution de l'Assemblée nationale et du maintien à son poste du Premier ministre Georges Pompidou lèvent l'hypothèque politique et permettent une reprise des négociations, pour la RATP le 31 mai. Ce processus dure plusieurs jours. Le 6 juin, le président de la RATP, Roger Belin, reçoit les syndicats de l'entreprise. De cette réunion ressort un protocole d'accord dont les principaux points sont une hausse de salaire, la baisse par étapes du temps de travail de 45 à 40 h par passage progressif au *6-2*, la révision des tableaux de retraite et l'évolution des relations entre syndicat et direction. Il prévoit également le paiement des jours de grève, si bien que la CGT appelle à la reprise du travail, effective dès le 7 juin. Métro et autobus roulent à nouveau, la foule se pressant pour les utiliser, ce qui démontre, s'il était besoin, leur utilité (voir fig. 112, p. 543)[42].

Toutefois les revendications ne sont pas satisfaites dans leur intégralité, mais chacune fait l'objet d'une avancée, ce sur quoi la CGT et la CFDT s'appuient pour expliquer l'accord qu'elles ont signé, face à une base réticente. Ainsi, par exemple, le passage au *6-2* est annoncé comme un objectif à atteindre, mais aucun calendrier n'est mis en place. Les augmentations de salaire obtenues, 13,3 % en moyenne à la RATP, s'inscrivent dans la moyenne des entreprises publiques[43].

Plusieurs agents jugent ces résultats insuffisants si bien que dans de nombreux établissements, ce sont des coups de force, allant à l'encontre des votes exprimés, qui donnent lieu à la reprise. En d'autres lieux, la grève se poursuit jusqu'au 8 juin[44]. Les termes du protocole d'accord furent toutefois appliqués progressivement, un mouvement de grève général en novembre 1969 rappelant à la direction ses promesses. Ainsi, les jours de grève de mai-juin 1968 furent payés et le *6-2* appliqué à l'ensemble des agents d'exploitation le 1er janvier 1972.

Cette période de forts troubles nationaux est donc essentielle pour les agents de la RATP qui obtiennent bien plus qu'ils n'avaient jamais pu obtenir par des mouvements revendicatifs dans le cadre restreint de l'entreprise. Leurs conditions de travail se trouvent nettement améliorées tandis que s'engage une détente durable des relations entre cadres et agents[45]. Mais c'est surtout par le mouvement de fond que traduisent les journées

[42] INA, *Journal télévisé de 20 h de l'ORTF*, 6 juin 1968.
[43] *Ibid.*, p. 136.
[44] Citons notamment les cas de la ligne de métro n° 12 et du dépôt de Clichy.
[45] « 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, p. 11.

de mai et juin 1968 que l'histoire de l'autobus parisien se trouve marquée. Le monde des transports reflète ici l'ambiguïté de la société française, partagée entre une révolte étudiante et ouvrière, et la volonté du pouvoir gaulliste d'assurer une continuité. Ainsi, si une rupture indéniable en faveur des transports publics peut être constatée autour de mai 1968, dont les prémices se situent au début des années 1960, avec l'engagement des travaux du RER en 1961 et l'ouverture du premier couloir d'autobus en 1964, les projets d'aménagement routiers et autoroutiers se poursuivent simultanément. La crise de 1973 contribua donc au moins autant à la prise de conscience de la nécessité d'une régulation de la mobilité urbaine, sans peut-être mettre un coup d'arrêt aussi net qu'annoncé à l'étalement de l'agglomération. Le pompidolisme s'inscrit ainsi autant dans la continuité du gaullisme que la RATP de Pierre Weil tranche avec celle des années 1950[46]. Par ailleurs, l'urbanisme étant souvent un choix entre le point de vue de l'acteur et celui du système, mai 1968 a permis un retour de l'acteur, ici le voyageur ou l'élu local, face au système, incarné par le développement tentaculaire d'infrastructures colossales[47].

Les dénonciations théoriques du modèle

L'année 1968 marque surtout le début d'une contestation ouverte du système de mobilité existant, qui prend des formes différentes et s'appuie sur plusieurs analyses souvent théoriques, que nous présentons succinctement ici. Un mode incarne cette réaction : le vélo[48]. Ce type de revendications voit notamment le jour sous l'impulsion des militants Mouna Aguigui et Jacques Essel. Le 22 avril 1972, une première manifestation réunit ainsi 5 000 cyclistes. Ces militants, regroupés en particulier au sein du Mouvement de défense de la bicyclette (MDB) ou de la Vélorution, revendiquent l'ouverture de couloirs à vélos et n'hésitent pas à improviser leurs propres pistes cyclables[49]. Les couloirs réservés aux autobus ont ainsi ouvert la boîte de Pandore de la séparation des flux, chacun se pensant légitime à revendiquer son espace.

S'il sert aux manifestants contre les projets pompidoliens, le vélo se trouve également promu par un penseur, marginal à l'époque, mais à la critique stimulante et revendiquée par certains groupes militants, Ivan Illich[50]. Philosophe autrichien vivant en Amérique centrale, il a développé une pensée à contre-courant de la société industrielle, alors à son apogée, qui s'applique notamment à l'autobus comme aux autres modes de transport, qui

[46] Cette ambiguïté se retrouve d'ailleurs dans le regard généralement porté par les écologistes sur mai 1968 : fin d'une époque plus que début d'une autre (Boy (D.), « L'écologie, une nouvelle culture politique ? », *Vingtième siècle*, n° 44, 1994, p. 48). Voir également l'analyse du sociologue Alain Touraine (Dreyfus-Armand (G.) et Touraine (A.), « L'apparition d'une nouvelle sensibilité sur la scène politique », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 11, 1988, pp. 82-86).

[47] Voir Wiel (M.), *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, La Tour d'Aigues, L'aube, 2004, p. 9.

[48] Gaboriau (P.), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, n° 29, 1991, p. 28

[49] L'un des slogans du MDB est « *Oui aux couloirs à bicyclettes.* » Ces revendications trouvèrent une concrétisation en 1982 avec l'ouverture très médiatisée de *bandes vertes*, peintes sur le sol, selon les idées prônées par le milieu associatif ; elles se heurtèrent toutefois à un échec, étant notamment accusées par la presse d'être très dangereuses, si bien que la politique en faveur du vélo connut un coup d'arrêt jusqu'à la mandature du maire conservateur Jean Tiberi (1995-2001).

[50] Voir notamment Illich (I.), Paris, Le Seuil, *La convivialité*, 1973, 158 p. et Illich (I.), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`.

offrent à Ivan Illich l'un de ses terrains favoris. Pour reprendre son vocabulaire, l'autobus est très nettement un mode *hétéronome* de déplacement, c'est-à-dire un système de mobilité fondé sur une propulsion mécanique brûlant des carburants fossiles, donc supposant une forte consommation énergétique et, par là-même rendant l'homme esclave de la machine de mobilité ; doté d'un moteur, même collectif, et malgré un mode d'exploitation pouvant prendre la forme d'une régie, l'autobus, n'est aucunement un mode *autonome*, c'est-à-dire mis en mouvement par l'énergie métabolique de l'être humain, tels que le vélo et la marche[51]. Son articulation avec eux n'est donc possible que dans des conditions bien particulières dont le développement de la société française du XX^{e} siècle a largement dépassé le seuil. Dès lors, l'autobus participe du système contribuant à paralyser les modes autonomes par une réorganisation de l'espace et des valeurs au profit des modes hétéronomes. Il alimente donc la spirale de la *contreproductivité* dans laquelle les modes hétéronomes engendrent une demande toujours plus forte d'hétéronomie pour répondre à des besoins que les modes autonomes ne peuvent plus combler. Ils deviennent les instruments de leur propre blocage : la multiplication des modes hétéronomes de déplacement réduit la mobilité globale.

Reste que l'autobus ne peut être complètement rapproché du « *métro-express à pilotage automatique, [...] [ornement] bourgeois [permettant] de substituer à l'exploitation écologique une exploitation sociale et psychologique.* » Son aspect rustique, Ivan Illich le concevant sûrement plus comme un autobus interurbain d'Amérique latine que comme un autobus urbain parisien, et surtout ses moindres encombrement et consommation énergétique par voyageur en font un mode intermédiaire, qui n'est toutefois perçu que comme une illusion par Ivan Illich[52]. Les vitesses moyennes des autobus des années 1960 sont

[51] Cette assimilation est explicitée par Ivan Illich lui-même :

> *Quand ils produisent plus d'une certaine proportion d'énergie, les transformateurs mécaniques de carburants minéraux interdisent aux hommes d'utiliser leur énergie métabolique et les transforment en consommateurs esclaves des moyens de transport. Cet effet de la vitesse sur l'autonomie de l'homme n'est affecté que marginalement par les caractéristiques techniques des véhicules à moteur ou par l'identité des personnes et des groupes qui détiennent la propriété légale des lignes aériennes, des autobus, des trains et des voitures. Une vitesse élevée est le facteur critique qui fait des transports un instrument d'exploitation sociale. Un véritable choix entre les systèmes politiques et l'établissement de rapports sociaux fondés sur une égale participation n'est possible que là où la vitesse est limitée. Instaurer une démocratie de participation, c'est retenir une technique économe en matière d'énergie. Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite.*

(*idem*)

Ces idées sont à rapprocher de celles développées à l'époque et plus tard par un autre penseur inclassable, Pierre Sansot (Sansot (P.), *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot & Rivages, 1998, 203 p.).

[52] Il écrit ainsi que « *pour faire franchir un pont à 40 000 personnes en une heure, il faut deux voies d'une certaine largeur si l'on utilise des trains, quatre si l'on utilise des autobus, douze pour des voitures, et une seule si tous traversent à bicyclette* », mais rappelle également les enjeux d'un système toujours fondé sur des modes de transport hétéronomes :

> *Pour transporter un passager sur une distance donnée, un autobus a besoin de trois fois moins d'essence qu'une voiture de tourisme. Un train de banlieue est dix fois plus efficace qu'une telle voiture. Autobus et trains pourraient devenir encore plus efficaces et moins nuisibles à l'environnement. Transformés en propriété publique et gérés rationnellement, les deux pourraient être exploités et organisés de façon à considérablement rogner les privilèges que le régime de propriété privée et une organisation incompétente suscitent. Mais, tant que n'importe quel système de véhicules s'impose à nous avec une vitesse de pointe illimitée, nous sommes obligés de dépenser plus de temps pour payer le transport, porte à porte, de plus de gens, ou de verser plus d'impôts pour qu'un petit groupe voyage beaucoup plus loin et plus vite que tous les autres. La part du budget-temps social consacrée au transport est déterminée par l'ordre de grandeur de la vitesse de pointe permise par ledit système de transport.*

(Illich (I.), *Énergie et équité*, *op. cit.*)

d'ailleurs égales, voire inférieures aux vitesses moyennes des vélos, l'autobus étant victime du mode hétéronome dominant, l'automobile, autant qu'un exemple du manque d'efficacité du système. Notons que pour ce qui est de la vitesse généralisée telle que la conçoit Ivan Illich, celle de l'autobus est probablement meilleure que celle d'une automobile individuelle, estimée à environ 6 km/h[53].

Cette dénonciation d'un système dont les dysfonctionnements ne seraient pas des défauts temporaires mais des failles conceptuelles n'est pas neuve, puisque les prémices peuvent en être décelées dans la pensée de jeunes intellectuels des années 1930[54]. Dans une ville où les réseaux de communication étaient déjà nombreux et où la banlieue connaissait un développement anarchique, le sentiment d'un univers urbain inhumain, trop matérialiste et anonyme annonçait déjà les critiques des années 1970 à l'encontre d'un béton omniprésent. Si *Esprit*, *L'ordre nouveau* ou *La revue française* partageaient la critique de la ville existante dressée par Le Corbusier, leurs solutions se trouvent à l'opposé de celles adoptées par l'aménagement des Trente Glorieuses et résonnent donc avec les idées mises en avant au tournant des années 1970.

Aux côtés des idées peu diffusées d'Ivan Illich, reprises toutefois à l'époque côté français par le philosophe André Gorz, les travaux de la militante Jane Jacobs, notamment son ouvrage fondamental, *Death and Life of Great American Cities*, paru en 1961, participent à critiquer la voie suivie par les aménageurs nord-américains des années 1950, qui ont largement inspiré les experts français[55]. En se fondant sur l'observation des pratiques, cette journaliste à la formation très anticonformiste dénonce le caractère inhumain qui guette l'urbanisation aux États-Unis. Son militantisme à l'encontre des projets autoroutiers à New York va de pair avec un plaidoyer actif en faveur d'une vie de quartier rendue possible par la forme urbaine. Largement lue par les spécialistes comme le grand public outre-Atlantique, elle demeura toutefois méconnue en France, son ouvrage n'étant traduit qu'en 1991. Ses propositions, visant à rendre à la ville sa diversité et à la rue une qualité et un statut que l'urbanisme automobile ont mis à mal, ce qu'elle appelle « *l'attrition de l'automobile* » sont pourtant devenues, à la fin du XX^{e} siècle, un élément incontournable de la pensée urbaine[56]. Reste que l'automobile, chez Jane Jacobs, n'est qu'un vecteur de l'étalement urbain, qu'elle exècre, et non la cause ; en ce sens, elle n'est pas idéologiquement contre l'automobile[57].

[53] La vitesse généralisée ramène la distance parcourue au temps réellement passé à produire ce mouvement, c'est-à-dire le temps passé dans le véhicule lui-même, mais aussi celui consacré au travail qui permet de s'offrir ce trajet, à l'achat et à l'entretien de la voiture...

[54] Voir Balmand (P.), « Piétons de Babel et de la Cité radieuse. Les jeunes intellectuels des années 1930 et la ville », *Vingtième siècle*, n° 8, 1985, pp. 31-42.

[55] Voir notamment Gorz (A.), « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le sauvage*, septembre-octobre 1973, réédition *in Écologica*, Paris, Galilée, 2008, pp. 71-87 et Jacobs (J.), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, traduction de Claire Parin-Senemaud, Liège, Mardaga, 1991, 435 p.

[56] *Ibid.*, p. .333. De son point de vue, il s'agit effectivement de provoquer une lente usure de l'automobile plus que de décréter son rejet immédiat et définitif des zones urbaines, afin de susciter la génération d'autres fonctions et services urbains venant progressivement se substituer à l'automobile.

[57] Les idées de Jane Jacobs peuvent se lire dans des réalisations françaises destinées au grand public de l'époque, comme

Sous l'impulsion du sociologue Manuel Castells se développe aussi une analyse marxiste de l'aliénation du citadin, toute forme spatiale étant conçue comme une forme sociale, la ville n'étant qu'un espace de reproduction des relations de travail[58]. « *Le triomphe de l'individualisme et le déclin des corps intermédiaires ont fait oublier les conditions collectives de la vie urbaine* », écrit en 1968 le sociologue marxiste Raymond Ledrut qui milite pour un retour du collectif comme base de la vie urbaine et de l'aménagement[59]. De ce point de vue, l'automobile est comprise comme l'objet symbolique de l'imposition d'une idéologie bourgeoise à l'ensemble de la société[60].

A la même époque, les critiques du sémiologue Roland Barthes et du sociologue Alfred Sauvy ont un impact plus réel sur la perception du système automobile[61]. Constatant les dysfonctionnements matériels et immatériels de ce mode, ils contribuent à miner le prestige dont il jouit dans la population française et à en rendre les contradictions explicites. Pour autant, les différents mouvements revendicatifs des années 1970 ne sont pas massivement porteurs d'une idéologie radicalement alternative, beaucoup ne réclamant qu'une amélioration des conditions de transport, plus fondée sur un constat empirique que sur des éléments théoriques[62]. En effet, les critiques sociales les plus courantes dressent d'abord un tableau positif du chemin parcouru en notant une élévation générale du niveau de vie confirmée par un sentiment de progrès, notamment pour les couches populaires, bien plus net qu'au XIX^{e} siècle[63]. Regrettant une uniformisation des modèles dans la société dans son ensemble, elles dénoncent les dysfonctionnements et limites du système : un progrès trop matériel, servi par une publicité omniprésente, notamment relayée par les médias

l'émission *Point, contrepoint* en 1969 (FI, *Paris, demain*).

[58] Voir notamment Castells (M.), *La question urbaine*, Paris, Maspero, 1972, *passim*. Dans cet ouvrage, il analyse l'évolution récente de Paris comme une intervention idéologique de l'appareil d'État, en particulier par la concentration des activités et des richesses, véritable résultat de l'évolution du système productif.

[59] Ledrut (R.), *L'espace social de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*, Paris, Anthropos, 1968, p. 14.

[60] Voir, par exemple, Boltanski (L.), « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, 1975, pp. 25-49.

[61] Voir notamment Barthes (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, 233 p., Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, 242 p. et l'introduction d'Alfred Sauvy à Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, *op. cit.*

[62] Voir Flonneau (M.), « Aux origines de la révolution automobile. Enjeux, portée et limites », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, p. 133. Ce qu'a d'ailleurs également conceptualisé Ivan Illich :

> *L'usager se trouve tout au bas de l'échelle où sans cesse augmentent l'inégalité, le manque de temps et sa propre impuissance, mais pour y mettre fin il s'accroche à l'espoir fou d'obtenir plus de la même chose : une circulation améliorée par des transports plus rapides. [...] Il réclame des améliorations techniques des véhicules, des voies de circulation et des horaires ; ou bien il appelle de ses vœux une révolution qui organise des transports publics rapides en nationalisant les moyens de transport. Jamais il ne calcule le prix qu'il lui en coûtera pour être ainsi véhiculé dans un avenir meilleur. Il oublie que de toute accélération supplémentaire, il payera lui-même la facture, sous forme d'impôts directs ou de taxes multiples. Il ne mesure pas le coût indirect du remplacement des voitures privées par des transports publics aussi rapides. Il est incapable d'imaginer les avantages apportés par l'abandon de l'automobile et le recours à la force musculaire de chacun. [...] L'usager ne voit pas l'absurdité d'une mobilité fondée sur le transport. Sa perception traditionnelle de l'espace, du temps et du rythme propre a été déformée par l'industrie. Il a perdu la liberté de s'imaginer dans un autre rôle que celui d'usager du transport.*

(Illich (I.), *Énergie et équité*, *op. cit.*)

[63] Comme l'écrit l'historien Jean-Pierre Bernard, « *Paris n'est plus le Paris rouge qu'il n'a jamais été que marginalement ou sporadiquement. Les débuts de la rénovation urbaine, les glissements progressifs de la pratique militante liés à la consommation et l'apparition des loisirs de masse laissent apparaître des indices de solubilité du communisme que les années 1960 vont aggraver* » (Bernard (J.-P.), « Novembre 1956 à Paris », *Vingtième siècle*, n° 30, 1991, p. 80).

audiovisuels, conduit à un désenchantement de la jeunesse face à l'avenir petit bourgeois qui lui semble promis[64].

Un point de vue plus nuancé, et plus intégré à la techno-structure, fondé sur une attention plus précise aux besoins des habitants, à leurs désirs et à la qualité des espaces où ils vivent et se déplacent, est défendu par le célèbre rapport Buchanan, publié en France en 1965, deux ans après son édition originale anglaise sous le titre *Traffic in Towns*[65]. Sans être foncièrement contre l'automobile, ce travail est très favorable au développement des transports en commun, qui doivent être attractifs pour favoriser le report modal. Empreinte d'une logique de quartiers et d'une volonté de pacifier les relations entres modes, notamment d'atténuer la violence automobile, cette pensée connut un succès dans les milieux de l'aménagement parisien, mais, avec les historiens Sabine Barles et André Guillerme, constatons que ces idéaux sont longtemps restés des « *vœux pieux*[66]. » Elle a toutefois conduit à concevoir la restriction de l'usage de l'automobile comme un phénomène inévitable et a contribué à diffuser l'idée de zones d'où tout trafic de transit serait exclu, à partir d'une hiérarchie des voies : la rue n'est pas conçue uniquement comme un objet de circulation, c'est aussi un objet de desserte et un cadre de vie. Comme l'écrit le philosophe Pierre Sansot, « *le carrefour moderne ignore tous [les] symboles. Il est une négation de la ville. On ne peut pas y demeurer. Il y a trop de bruit, de lumière*[67]. »

Autour de mai 1968, et notamment au tout début des années 1970, se développent donc de nombreux arguments théoriques cherchant à promouvoir d'autres formes urbaines en s'attachant souvent particulièrement aux questions de logement et de transport. En écho à cette diversité de pensée répondent des mouvements locaux, de riverains, de citadins ou de voyageurs, qui s'en inspirent autant qu'ils l'appuient.

La contestation sur le terrain ou l'arrivée du voyageur dans le jeu d'acteurs

En effet, l'après 1968 est marqué par une montée en puissance des voyageurs des transports en commun, fondée sur ces différentes bases théoriques, alors qu'ils étaient largement absents du jeu depuis la Libération[68]. Une partie de la société a décidé de ne plus subir le développement industriel et voit son mode de vie radicalement évoluer, laissant la place à de nouveaux loisirs et sortant progressivement de l'idéologie productiviste de la

[64] Pour un exemple de ce type de critiques, voir Laloire (M.), « Limites et perspectives actuelles du progrès social », *Revista internacional de sociología*, vol. 22, n° 86, avril-juin 1964, pp. 185-204.

[65] *L'automobile dans la ville, Étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines, Rapport du groupe pilote et du groupe de travail créés par le Ministre des transports de Grande-Bretagne*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1963, traduction, Paris, Imprimerie nationale, 1965, 224 p.

[66] Barles (S.) et Guillerme (A.), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », *art. cit.*, p. 9. Le rapport Buchanan ne se méprenait pas sur l'ambition de sa tâche : « *si l'on n'a jamais eu besoin d'un sixième sens c'est bien celui de la "responsabilité automobile" qu'il faudrait à une société dont la mobilité atteint une échelle inconnue des générations précédentes* » (*L'automobile dans la ville*, *op. cit.*, p. 201).

[67] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 277.

[68] Des mouvements similaires ont lieu en Europe, notamment dans le monde germanique (voir, par exemple, Haefeli (U.), « The notion of mobility as a product of the environmental turn of the 1970s. The discourses among professional actors in Germany and Switzerland », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 10 p.).

reconstruction nationale postérieure à la guerre[69]. Un mouvement de démotorisation au centre de l'agglomération est perceptible dès 1967[70]. Pourtant, l'ambiguïté de la société elle-même est forte, puisque, par exemple, ce n'est que dans les années 1960-1970 que les Français s'équipent très massivement en téléviseurs et accèdent à un mode de vie que certains commencent à contester[71].

Les sociologues Eddy Cherki et Dominique Mehl ont mené une analyse de ces mouvements de contestation dès 1979 dont nous nous inspirons ici[72]. Sur le plan des transports, ces mouvements de voyageurs n'entendent pas remettre en cause l'automobile[73]. Par la défense du *cadre de vie*, ils se sont vite dépolitisés, abandonnant progressivement les critiques sur les inégalités au profit d'un discours en faveur de la proximité et de l'environnement[74]. La tarification est leur principale cible, en réaction à la politique de vérité des prix menée depuis 1967 par un État inspiré par le rapport Nora et excédé par l'augmentation de sa contribution au financement, fondée sur le système de l'indemnité compensatrice.

Issu d'un groupe de travail dont le rapporteur général était l'inspecteur des finances Simon Nora, ce document définit un nouveau rôle de l'État actionnaire des grandes entreprises publiques – EDF, GDF, SNCF, Charbonnages de France, RATP… – en mettant en avant la notion de productivité[75]. Il préconise le recours à l'automatisation et à l'informatique, une hausse des tarifs afin de pratiquer la vérité des prix et la mise en place d'une taxe sur les employeurs régionaux. Pour sa part, le système de l'indemnité compensatrice permettait à la RATP de pratiquer les tarifs que lui imposait l'autorité organisatrice tout en recevant une compensation financière au regard de ses coûts. Le maintien de tarifs bas et la hausse des coûts d'exploitation conduisaient donc l'État à régler une indemnité

[69] Sur les Trente Glorieuses, voir Fourastié (J.), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, réédition, Paris, Hachette, 2004, 288 p. et Rémond (R.), *Le XX^e siècle, de 1918 à 1995*, Paris, Fayard, 1996, réédition, 2001, *passim*.

[70] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 159.

[71] Le taux d'équipement est de 1 % en 1954, 13,1 % en 1961 et 70,4 % en 1970 (Chauveau (A.), « Le voile, le miroir et l'aiguillon. La télévision et les mouvements de société jusque dans les années 1970 », *Vingtième siècle*, vol. 72, n° 72, 2001, p. 102).

[72] Cherki (E.) et Mehl (D.), *Les nouveaux embarras de Paris, de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement*, Paris, Maspero, 1979, 218 p. Voir également Napoléon (C.) et Ziv (J.-C.), *Le transport urbain*, *op. cit.*, pp. 139-164 et Orfeuil (J.-P.), « Les controverses sur l'automobile à la lumière des études de mobilité et de l'évolution des valeurs », 2000, `http://www.uni-paris12.fr/~creteil/`, 24 p.

[73] Plus généralement, les thèmes portés par les mouvements du début des années 1970 ne sont pas véritablement nouveaux : aspiration en faveur de la ville moyenne, souci de la qualité du logement, volonté d'abandon de certaines infrastructures, refus des grands ensembles… Leur ampleur, en revanche, est nouvelle.

[74] Eddy Cherki et Dominique Mehl ont distingué plusieurs types de mouvements revendicatifs sur la question des transports : « *les mouvements de conservation* » – défense d'une position sociale et urbaine acquise, mouvement local de cadres supérieurs –, « *la polarité syndicale* » – revendications précises pour voyageurs ou résidents –, « *la polarité écologique* » – revendications immédiates de quartier et aspirations à des transformations plus fortes sur le long terme – et « *les mouvements de réforme urbaine* » – mouvements pragmatiques de classes sociales supérieures et moyennes qui ont des revendications précises sans schéma particulier (Cherki (E.) et Mehl (D.), *Les nouveaux embarras de Paris*, *op. cit.*, p. 201).

[75] *Groupe de travail du Comité interministériel des entreprises publiques. Rapport sur les entreprises publiques*, Paris, La documentation française, 1968, 132 p. Sur le cas de la RATP, voir plus particulièrement Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, pp. 132-133 et Begue (P.), *Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP 1949-1982*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michelle Perrot, Université Paris VII Denis Diderot, 1984, p. 22. A la SNCF, sous son influence, c'est à partir de 1968 qu'eurent lieu les principales reformes en faveur d'un tournant commercial (Ribeill (G.), *Le personnel de la SNCF (1937-1981), Contraintes économiques issues techniques, mutations professionnelles et évolutions sociales, Les cours successifs d'une entreprise publique*, DGRST, Mission de la recherche au ministère des transports, 1982, pp. 137-143).

compensatrice chaque année plus élevée, mais qui permettait un accroissement relatif du pouvoir d'achat des voyageurs. Le prix d'un trajet court en autobus était par exemple passé de 0,034 % du salaire ouvrier moyen mensuel en 1961, après la dernière augmentation, à 0,023 % en 1967, avant la suivante (voir tab. 54, p. 1014 et fig. 186, p. 1046).

La principale réaction a lieu contre les augmentations de février et juillet 1970, non les plus fortes, mais celles annonciatrices d'une longue série. En juillet 1970 se constitue le Cartel d'action pour les transports en commun, formé de partis et mouvements de gauche : PCF, parti socialiste (PS), parti socialiste unifié (PSU), Jeune République, Objectif 72, CGT, CFDT et fédération de l'éducation nationale (FEN). L'implication du PCF peut s'interpréter comme la volonté d'investir des thématiques intéressant les habitants de Paris *intra muros*, à une époque où la relégation des ouvriers en banlieue était déjà engagée, tout en impliquant la responsabilité du pouvoir en place[76]. Le 18 novembre 1970, une manifestation contre la hausse prévue en janvier 1971 rencontre un véritable succès, contribuant à médiatiser la question des transports et à faire des problèmes urbains des sujets intéressant les partis politiques. Les voyageurs ainsi regroupés parviennent à repousser à trois reprises l'augmentation tarifaire qui n'a lieu qu'en août 1971, rappelant les mouvements de 1938 (voir p. 328). La différence avec les positions de l'État est essentiellement financière, le Cartel réclamant de plus forts investissements et subventions, un consensus en faveur du développement d'infrastructures lourdes, RER et autoroutes, étant assez largement dominant, notamment dans les rangs communistes. Seule la CFDT s'intéresse alors réellement aux enjeux d'un report modal volontariste de l'automobile vers les transports publics.

Parallèlement au Cartel, le PSU et Lutte ouvrière (LO) s'investissent dans la contestation. Né d'une opposition à la SFIO et à la guerre d'Algérie, le PSU était alors sorti renforcé par le mouvement de mai 1968, qui avait donné une reconnaissance aux thèses de gauche non communistes qu'il prônait, marquée l'année suivante par la candidature de Michel Rocard à l'élection présidentielle. Après une dissolution imposée en juin 1968, le groupe trotskiste LO était engagé dans une phase de conquête de l'opinion publique. Réunis, les deux mouvements politiques créent la Fédération des comités d'usagers des transports en commun de la région parisienne (FCUTCRP), dont la structure est plus délocalisée, donc plus proche du terrain, qualité primordiale dans le domaine des transports, ce que reflète, par exemple, sa demande d'amélioration du réseau d'autobus de banlieue. Néanmoins, l'idée que l'automobile s'était développée au détriment des transports en commun n'était soutenue que par des militants du PSU, ceux de LO étant trop marqués par les intérêts industriels. Le *Livre noir des transports parisiens*, paru en septembre 1970 en réaction aux livres de couleurs successives de la Préfecture de police, ne proposait donc pas de véritable programme alternatif, malgré une critique acerbe d'un

[76] Voir Lojkine (J.), *La politique urbaine dans la région parisienne 1945-1972*, Paris, Mouton, 1972, p. 75-77.

système de transport dénoncé comme étant au service des intérêts capitalistes[77].

Les revendications portées par les comités locaux sont de quatre ordres : amélioration des conditions de transport, meilleur maillage du réseau, simplification de la tarification et remplacement des transporteurs privés en banlieue par la RATP. Parmi celles-ci, Eddy Cherki et Dominique Mehl estiment d'ailleurs, encore en 1979, que certaines sont irréalistes, notamment « *toutes celles, plus ou moins formulées, qui portent sur le mauvais fonctionnement du réseau d'autobus à Paris, dans l'état [alors] de la circulation automobile*[78]. » Revendiquer une amélioration de la situation de l'autobus pouvait effectivement relever de l'utopie. L'autobus présentait en effet cela de spécifique, qu'il montrait explicitement que le développement automobile était incompatible avec le développement des transports en commun. Il brisait ainsi l'ambiguïté. Les mouvements de revendication parvinrent toutefois à forcer les pouvoirs publics à porter une attention neuve à son sort, inspirant ainsi la généralisation des couloirs d'autobus et le lancement des *Lignes pilotes* (voir p. 601). Cette défense de l'autobus ne faisait d'ailleurs pas l'unanimité dans les milieux militants, puisque, s'il répondait bien à la demande de proximité et à un certain respect de l'environnement, il ne parvenait qu'assez difficilement à combler des inégalités que le RER semblait plus à même de réduire.

La contestation du modèle passe également par une critique locale moins politisée, parfois très virulente[79]. Les exemples complémentaires de Brigitte Gros, maire de Meulan dans les Yvelines, confrontée à la difficile mobilité des habitants de la grande banlieue, et de l'ADA 13, défendant les habitants d'un quartier parisien en proie aux opérations de rénovation massive, sont demeurés célèbres (voir p. 611)[80]. Ces différentes contestations sont progressivement intégrées par la sphère des décideurs. Maurice Grimaud, préfet de police de 1967 à 1971, incarne ce changement d'attitude de la puissance publique sur le sujet des transports[81]. En 1975, la commission dirigée par le conseiller conservateur Édouard Frédéric-Dupont chargée de réfléchir à la place de l'automobile en ville est symptomatique de la prise en compte de la contestation par les pouvoirs publics. Ouverte à la RATP et à la SNCF, elle voit également s'affronter la Direction générale de l'aménagement urbain de la Ville de Paris (DGAU) et l'APUR, agence d'urbanisme justement créée en 1967 par le Conseil de Paris, qui entretient des doutes quant à la ligne traditionnelle retenue par

[77] *Livre noir des transports parisiens*, Paris, FCUTCRP, 1970, 47 p.

[78] Cherki (E.) et Mehl (D.), *Les nouveaux embarras de Paris*, *op. cit.*, p. 62.

[79] Voir notamment FI, *A vingt minutes par le RER*.

[80] Voir notamment Gros (B.), *Quatre heures de transport par jour*, Paris, Denoël, 1970, 182 p.

[81] Voilà la conception qu'il formule, *a posteriori*, de son rôle :

> *Comme il n'est pas question d'entreprendre le gigantesque programme de transformation totale de Paris qui permettrait d'y faire circuler aisément, non seulement, les véhicules d'aujourd'hui, mais ceux de 1980, voire de l'an 2000, il faut bien pour un certain nombre d'années encore se contenter de la voirie existante, des rues, des boulevards, des places du Paris que nous connaissons et qui ne seront, somme toute, que très modérément transformés dans les 20 ou 30 années qui sont devant nous.*
> *[...] J'étais bien décidé à tenter, par des moyens nouveaux et une résolution sans défaillance, de rompre le mauvais enchantement qui paraissait condamner les Parisiens aux embouteillages, à l'invasion de leurs rues et de leurs trottoirs et à la régression catastrophique des autobus englués dans ce désordre.*

(Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 7)

le District et procède à des consultations avec des associations variées[82].

L'existence de mouvements locaux multiples et parfois éphémères témoigne donc d'une activité particulière de cette échelle de l'aménagement urbain, quelque peu oubliée lors de la première moitié des Trente Glorieuses. Ce qui converge avec les qualités de l'autobus, qui trouve-là un rôle nouveau de mode de proximité.

C. Les nouveaux rôles de l'autobus urbain, mode de proximité

Effectivement, ce nouveau contexte, théorique, empirique et politique est donc très favorable au développement de formes de mobilité alternatives à l'automobile. Parmi celles-ci figure l'autobus, qui s'inscrit en cohérence avec l'urbanisme de proximité qu'appellent de leurs vœux nombre de mouvements. Il trouve ainsi une nouvelle place dans le jeu modal.

Un retour à l'urbanisme de proximité ?

Les grandes opérations d'aménagement des années 1950-1960 débouchent sur une question devenue cruciale sinon totalement nouvelle, celle des échelles de la métropole. Symbolisée par la masse des barres et des tours, en périphérie de l'agglomération comme dans certains quartiers parisiens, même si leur densité n'est pas plus forte que celle d'un tissu pavillonnaire et pour sûr plus faible que celle des îlots haussmanniens, la dimension écrasante de l'agglomération se trouve mise en accusation par nombre d'acteurs, individuels ou associatifs. L'échelle de l'aménagement urbain, qui raisonne à l'aide d'outils macroscopiques comme le boulevard périphérique ou le RER, fait naître un manque de proximité et également, notamment pour les tenants de la critique marxiste, de lourdes inégalités[83]. Il convient néanmoins de relativiser ce sentiment de proximité tel qu'il a pu être perçu au début des années 1970, en se gardant de tout anachronisme. Il s'agit plutôt de l'idée que les problèmes urbains ne peuvent trouver de solution technique sans volonté politique, donc sans laisser plus de place aux citoyens[84]. Il faut également y voir le résultat d'un accroissement des tensions entre élus locaux et administration sous la gouverne centralisatrice de Paul Delouvrier, patron du District jusqu'en 1969.

La figure principale de l'aménagement urbain, la rue, après avoir été reléguée par la dalle, fait son retour au cœur des projets urbains à partir des années 1970, la forme la plus

[82] Flonneau (M.), « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation de l'impact de l'automobile à Paris au XX^e siècle », *Le mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, pp. 117-120.

[83] Ainsi, en 1972, pour le sociologue Jean Lojkine, « *La politique urbaine est un reflet actif du rapport entre différentes classes et fractions de classe. Elle condense et aiguise les contradictions nées du caractère ségrégationniste de l'occupation de l'espace par la classe dominante* » (Lojkine (J.), *La politique urbaine dans la région parisienne*, *op. cit.*, p. 8).

[84] A ce propos, voir Flonneau (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, *passim*.

symbolique en étant la voie piétonne[85]. Dans ce contexte, le système des transports parisiens semble capable de répondre aux différents besoins. Il dispose effectivement de trois niveaux perçus comme hiérarchisés, essentiellement selon leur capacité, par les techniciens et décideurs de l'époque. Dans cette représentation, le RER en cours de constitution s'inscrit dans la logique de l'aménagement régional et fait figure de garant des échanges et équilibres tels qu'ils sont programmés à cette échelle. Le métro répond pour sa part à la nécessité de desservir la zone dense de l'agglomération, son cœur historique autant que les zones en développement ou en renouvellement, *intra muros* comme en proche banlieue. L'autobus, enfin, à Paris comme en banlieue, apporte une offre de transport de proximité, capable de compenser les manques de modes ferrés, par sa capacité à irriguer le territoire. C'est donc sur cette combinaison des modes et des échelles, devenue peu à peu explicite, que joue le monde du transport collectif pour séduire une population parfois oubliée par des projets macroscopiques tout en poursuivant l'aménagement de la région parisienne à cette même échelle. D'ailleurs, alors que le District a dominé les années 1960 et que le pouvoir central, *via* les figures de Georges Pompidou et d'Albin Chalandon, ministre UDR de l'équipement et du logement de 1968 à 1972, a pris la main à compter de 1968, après 1973, les transporteurs eux-mêmes, plus près du terrain, reprennent l'initiative[86].

Changement de conjoncture et nouveaux rôles de l'autobus

Ainsi, comme nous entendons le montrer, mai 1968 et le choc pétrolier de 1973 sont les stigmates d'une véritable transformation de la conjoncture urbaine qui offre à l'autobus de nouvelles perspectives. Du fait de la forme de la métropole et de son extension, les besoins de transport sont toujours très forts, tandis que la saturation du réseau automobile incite au développement de nouvelles formes de mobilité collective[87]. Un mouvement renforcé par le renchérissement du pétrole, la perception de la hausse étant plus sensible que la hausse elle-même, et les politiques d'économie d'énergie et de lutte contre la pollution alors engagées[88]. Enfin, la multiplicité des échelles auxquelles se trouve alors confronté le citadin offre à l'autobus une possibilité nouvelle de profiter de sa souplesse pour assurer les différents besoins, en particulier pour combler le manque de desserte de proximité ressenti par une large partie de la population.

Face à ce retour possible d'un mode aussi peu moderne que l'autobus, certains urbanistes, comme Pierre Merlin, ne sont pourtant pas exempts d'une fascination toujours

[85] Texier (S.), « La revanche de l'espace public », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques*, *op. cit.*, pp. 188-190. Ce retour en grâce de la rue est finalement institutionnalisé par le POS de 1977.

[86] Dès 1971, Michel Bigey et André Schmider intitulent ainsi un passage de leur livre « *rendre la ville au citadin* » (Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, *op. cit.*, pp. 137-144).

[87] En 1968, Paris compte 470 000 places de stationnement (voirie et garages) pour 900 000 voitures immatriculées (Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 4).

[88] Voir notamment la circulaire du Premier ministre gaulliste Pierre Messmer du 3 décembre 1973 qui indique les mesures prises en matière de réduction de la consommation énergétique et reflète l'intérêt nouveau porté aux transports en commun, notamment au respect des couloirs d'autobus (ARATP, 1R 185). La pollution devient un souci majeur de la société de l'après 1968, des émissions très populaires lui étant consacrées, comme *Dim, Dam, Dom* (voir FI, *La pollution*).

présente pour la technologie, en évoquant par exemple, en 1971, « *aérotrain, automobile électrique ou guidée électroniquement, voire hélicoptère ou avion à décollage vertical*[89]. » Autant d'objets inspirés d'un long accroissement du niveau de vie mais qui ne sont que des façons de ne pas toucher aux questions fondamentales de la forme urbaine. Pourtant, dès 1975, le quotidien économique *Les échos* constatait l'échecs de ces projets dont « *les usagers éventuels [...] semblent préférer le bus. [...] A l'avenir, les choix s'opéreront entre l'autobus ou sa variante, le trolleybus, le métro léger dérivé du tramway, l'autobus "bi-mode", en écartant les innovations sophistiquées.*[90]. » C'est par la diffusion d'objets techniquement plus simplistes, tels les couloirs réservés aux autobus, supports d'une priorité visible accordée aux transports en commun, que ce retournement s'est opéré.

II. Les couloirs réservés, une priorité donnée aux transports en commun sur l'espace public ?

Si le Paris post-industriel comporte des ambiguïtés, du moins affiche-t-il des priorités, dont celle accordée aux transports en commun n'est pas la dernière. Cette priorité, longtemps réclamée par certains élus et par les compagnies exploitantes passe essentiellement, dans le cas de l'autobus, par la réservation d'une partie de l'espace public à la circulation des véhicules. Il s'agit là d'un tournant important dans l'histoire des relations tendues entre modes pour marquer leur propre territoire, et simultanément de l'application d'un principe fondamental de la théorie moderne, celui de séparation des flux. Il convient donc de discuter de l'efficacité réelle, dans les esprits comme dans les faits, d'une telle mesure, prise pour la première fois en 1964, puis généralisée sur la plupart des grands axes parisiens et de banlieue. Le couloir d'autobus s'avère être un objet cristallisant particulièrement les différentes forces en présence. A travers un aménagement souvent sommaire, un simple trait de peinture, c'est l'ensemble du système de la chaussée parisienne, et plus précisément de l'autobus, dont la conception évolue. Dès lors son efficacité essentielle n'est peut-être pas l'amélioration de vitesse et de régulation qu'il a permise, mais l'avancée qu'il a marquée en faveur de l'autobus dans un paysage politique, technique et culturel, où le recours aux modes dominants, automobile individuelle et réseau ferré, faisait jusque-là figure de solution unique.

A. Généalogie de « *la théorie du domaine réservé* [91] »

L'idée ne naît pourtant pas *ex nihilo*. L'intérêt retrouvé pour un mode de transport de proximité et à la situation financière périlleuse, l'autobus, se combine avec une double

[89] Merlin (P.), *Vivre à Paris 1980*, *op. cit.*, pp. 172-173.
[90] « Les transports urbains repartent enfin à la conquête de la rue », *Les échos*, 27 janvier 1975.
[91] « La théorie du domaine réservé », *Combat*, 16 janvier 1964.

généalogie du couloir d'autobus, celle, concrète, d'un espace réservé à l'un des modes, et celle, plus théorique, d'une priorité en faveur des transports en commun[92].

La séparation des flux, une tentation ancienne

L'installation des rails de tramways marque le premier pas vers l'éviction des piétons de l'espace de la rue, tandis que, dès le début du XIX^{e} siècle, les trottoirs ont permis de les accueillir (voir p. 106)[93]. Cette régulation résulte simultanément du rejet des piétons par les tramways et de leur choix en faveur d'un espace plus propre et sûr que la chaussée. Mais c'est au tout début du XX^{e} siècle que prend forme la théorie de séparation des flux qui domine peu à peu la conception de la circulation urbaine, au moins jusqu'aux années 1970, notamment sous l'influence de l'urbaniste Eugène Hénard, dans le Paris de la Belle Époque (voir fig. 113, p. 558)[94]. Un dessin humoristique paru dans *L'assiette au beurre* ne présentait-il pas, dès 1908, une chaussée réservée aux tout nouveaux autobus, reléguant les piétons sur une dalle latérale (voir fig. 114, p. 559) ?

Dès les années 1920, les premières mesures issues de ce courant sont appliquées aux Champs-Élysées, selon une logique de rejet des véhicules plus lents ou de transport en commun sur le côté droit de la chaussée. L'autobus a ainsi rejoint « *les cycles, tandems, triporteurs et les catégories de voitures attelées* », autant de véhicules condamnés par la modernité automobile à ne plus occuper que le bas-côté de cet axe magistral[96]. Mais cette distinction était bien plus destinée à dégager la chaussée centrale pour la circulation des automobiles individuelles qu'à laisser aux autobus un espace où ils pussent plus aisément évoluer. Leur relégation était d'ailleurs nettement plus liée aux arrêts qu'ils devaient marquer qu'à des considérations sur leur vitesse. Dès lors, l'artère parisienne la plus prestigieuse a alimenté l'image d'une chaussée séparée, dans les pratiques et non matériellement, pour des raisons très différentes de celles à l'origine des couloirs des années 1960. Dans ce cas, la forme préexiste donc à la conception même de l'objet[97].

---

[92] Il existe peu de travaux sur l'histoire des couloirs réservés aux autobus, ceux de Mathieu Flonneau faisant office de premiers fondements (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 2, pp. 514-519). Notons par ailleurs que Maurice Grimaud explique ainsi la naissance des couloirs d'autobus :

> *[Le réseau d'autobus offre] une desserte assez fine bien adaptée aux besoins des usagers. Le drame est que ces autobus s'engluent chaque année davantage dans la circulation générale. On a bien essayé les minibus ou autobus-bleus ; ils n'ont pas progressé beaucoup plus vite et le problème reste entier. La solution, Christophe Colomb l'eût trouvée : puisque l'autobus n'avance plus dans la circulation générale, eh bien il faut l'en retirer. Ainsi sont nés les "couloirs réservés."*

(Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 7)

[93] Voir Garden (M.), « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, n° 116, janvier 2006, p. 13. Les premiers trottoirs parisiens sont ceux du quartier de l'Odéon, réalisés dans les années 1780. L'historien Maurice Garden explique par ailleurs que la séparation des fonctions s'est engagée avec la création de halles, de marchés ou d'abattoirs, afin de désengorger l'espace public encombré par les activités marchandes (*ibid.*, pp. 10-11).

[94] Sur ce point, voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 1995, pp. 112-113.

[95] Hénard (E.), *Études sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, L'équerre, 1982, p. 353.

[96] Ordonnance du 31 octobre 1924. Voir Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, pp. 217-218 et Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 125.

[97] L'idée de séparation des flux peut également se trouver dans l'attribution du sous-sol parisien au transport collectif, et du sol au transport individuel, idée avancée lors de la suppression des tramways dans l'entre-deux-guerres, qui ne simplifiait

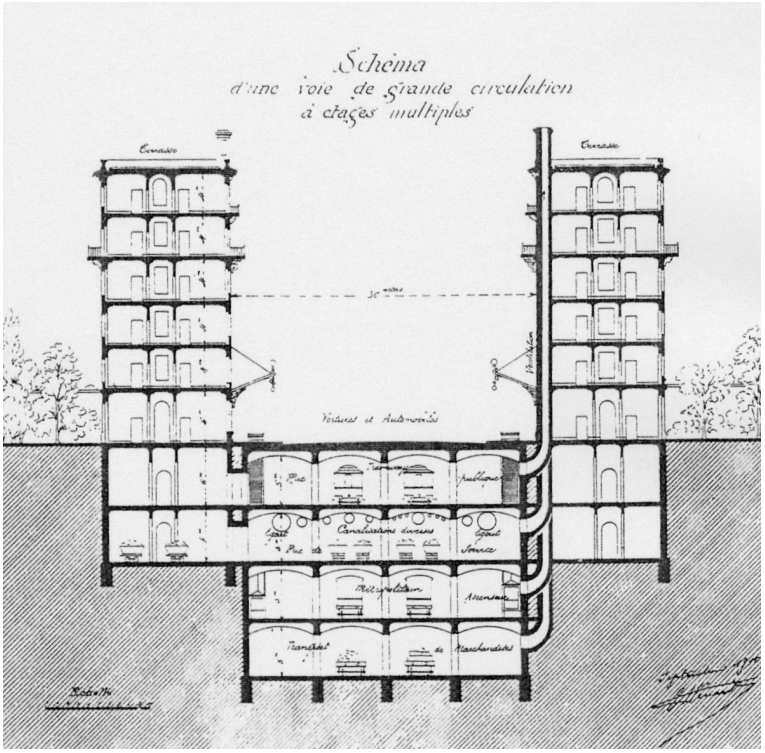


Fig. 113 – *Proposition d'aménagement d'Eugène Hénard (*ca. *1905)*[95]

Bien plus tard, au cours des mois précédant immédiatement l'ouverture du premier couloir en 1964, la Préfecture de police commençait à régulariser la situation de nombreux terminus où la RATP s'était octroyé différents espaces pour le stationnement et les manœuvres de ses véhicules, en apposant des panneaux illégaux (voir p. 463). Alors que depuis la guerre, les services de police s'étaient montrés intransigeants sur ces pratiques courantes de la RATP, en 1963, ils entérinent cette appropriation de l'espace par l'exploitant en lui en réservant officiellement l'usage en 14 points de la capitale[99]. Ce mouvement prépare donc la décision dans sa forme concrète, tandis que ses fondements théoriques trouvent leurs racines dans l'entre-deux-guerres.

La priorité aux transports en commun, du discours à la pratique ?

L'idée d'une priorité donnée aux transports en commun n'est effectivement pas neuve. Depuis l'utilisation du terme *priorité* par le conseiller républicain national Georges Contenot en 1929, l'autobus et le métro avaient régulièrement fait l'objet d'un intérêt marqué de la part des élus et techniciens, notamment avant la guerre (voir p. 263). L'autobus disposait donc de longue date, sinon d'une priorité sur l'espace politique, du moins d'un affichage net de nombreux élus en sa faveur. Après la guerre, Bernard Lafay, président

pas le positionnement des autobus.

[98] Notons que l'impériale n'était pas perçue, dans ce dessin d'anticipation, comme un dispositif obsolète et que ces autobus ressemblent donc bien plus à ceux que Londres connut dans les années 1920-1930 qu'à ceux de Paris.

[99] Arrêté préfectoral du 9 avril 1963 et lettre du directeur de la circulation, des transports et du commerce au directeur général de la RATP du 31 mai 1963 (ARATP, 1R 184).

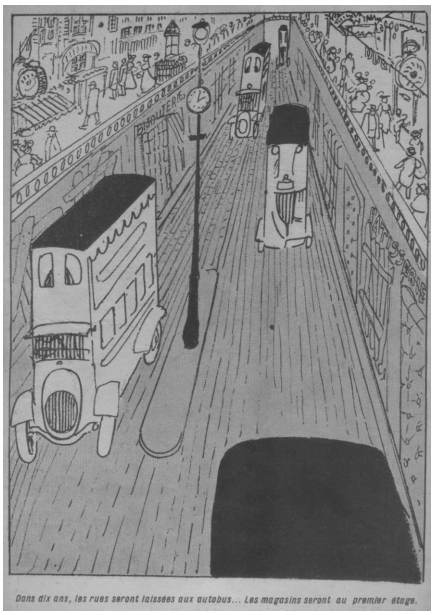


Fig. 114 – « Dans dix ans, les rues seront laissées aux autobus... Les magasins seront au premier étage », L'assiette au beurre, *7 mars 1908*[98]

centriste du Conseil municipal de Paris de 1960 à 1967, avait affirmé son attachement à l'existence du réseau d'autobus[100]. En 1955, Pierre Ruais, X-Ponts et rapporteur gaulliste des *Perspectives nouvelles sur les transports en commun de voyageurs dans la région parisienne*, prônait une politique volontariste : « *faut-il abandonner les autobus à leur sort et se résigner à l'embouteillage spécialement dans Paris ? Bien au contraire, il faut prévenir cette situation et revoir la manière d'utiliser les autobus en fonction du développement exceptionnel des moyens de transport privés*[101]. » L'idée de discriminer la voirie en faveur des autobus naît alors logiquement sous la forme d'« *itinéraires privilégiés*[102]. »

En octobre 1959, le Conseil municipal vote à l'unanimité une délibération qui précise que « *les problèmes de la circulation doivent être réglés de manière à accorder toutes facilités aux moyens de transports collectifs et à décourager la multiplication des moyens de transports particuliers*[103]. » Les propositions alors avancées ne sont toutefois pas retenues, malgré les études menées par la RATP en vue de comprendre les difficultés de son réseau et d'en améliorer les performances. En réalité, les pratiques d'aménagement ne reflètent pas les discours sur la priorité accordée aux transports publics. Dans les documents de

[100] « *La question de principe de l'existence des autobus ne saurait être discutée, au contraire* », affirmait-il (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 1, p. 377.).

[101] *Ibid.*, vol. 1, pp. 375-376.

[102] Pierre Ruais est très clair dans la révolution copernicienne à opérer :

> *C'est ainsi qu'apparaît la double notion d'itinéraire privilégié, d'une part et de réseau principal, d'autre part, ce qui n'exclut nullement que sur les itinéraires qui pourront être privilégiés, sans présenter la largeur ou le dégagement optimum, la RATP doive faire l'effort d'un matériel moins encombrant et adapté tout aussi bien à tous les itinéraires à voies étroites on privilégiées. On sera enfin amené à établir les priorités et utilités respectives des investissements au titre des transports publics et des investissements au titre de la circulation et à accorder souvent la priorité aux premiers au détriment des seconds.*

(*ibid.*, p. 376)

[103] *Liaisons*, 3 février 1964.

planification émis par le District, l'autobus fait figure de troisième et dernier « *réseau secondaire de liaisons* », après le métro et les parkings de petite taille ; lorsque ses ingénieurs traitent de séparation des flux, c'est plus de la distinction entre trafic de transit et trafic local, même s'« *il n'est pas exclu, enfin, que des voies existantes puissent être spécialisées soit pour le trafic des autobus, soit pour celui des piétons*[104]. »

Si la Préfecture de police cède enfin aux demandes de l'exploitant, c'est probablement pour des raisons financières, la RATP, contrainte d'accroître son parc au fur et à mesure que diminue la vitesse commerciale, se trouvant dans une situation difficile, qui entretenait d'ailleurs une crise de confiance entre l'autorité organisatrice et l'entreprise publique[105]. L'idée que tout ne pouvait pas être fait en faveur du RER, dont les travaux rencontraient d'ailleurs des difficultés, sans améliorer également l'offre des modes existants est probablement présente dans la tête de nombreux acteurs, sans que cela soit très explicite. Il est plus net que les idées keynésiennes dominantes ont incité à considérer tout investissement en faveur des transports comme pouvant alimenter l'activité économique de la capitale.

C'est donc le contexte et non l'argumentation qui évolue[106]. Les éléments mis en avant en faveur des transports publics sont sensiblement identiques à ceux de l'entre-deux-guerres, notamment la comparaison, devenue progressivement classique, de la surface occupée par chacun, à bord de son automobile ou à bord des autobus : 1,7 personne par véhicule particulier contre 50 à 70 personnes à bord des autobus en période de pointe en 1964, selon la RATP[107]. Un argument en partie biaisé puisque la capacité de l'autobus est prise à son maximum, alors que celle de l'automobile est constatée sur la voirie parisienne, ce que ne manquent pas de dénoncer les représentants des intérêts automobiles, comme *L'auto-journal*, mettant en avant l'occupation réelle des autobus, autour de 20 personnes par véhicule[108]. Enfin, en ce début des années 1960, les voies réservées aux autobus existent outre-Atlantique et en Europe[109]. Comme l'explique la RATP, en

[104] *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris*, *op. cit.*, p. 103.

[105] Voir Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière (1968-2002), Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^e siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 41.

[106] Les couloirs s'inscrivent dans un ensemble d'éléments qui ont incité Adrien Delassus, dans sa maîtrise d'histoire, à dater de 1963 la rupture entre une période sombre de l'après-guerre et une période plus faste (*ibid.*, p. 34). Rupture marquée par le choix en faveur de la standardisation du matériel roulant en décembre 1963 et la décision de créer un couloir réservé à la même époque. La standardisation relève, de notre point de vue, d'une décision concernant l'exploitant seul et non le système dans la ville, contrairement au couloir, dont la naissance est, de ce fait, un événement marquant une rupture bien plus nette.

[107] « *La RATP déclare : "L'intérêt de la communauté exige en effet qu'une priorité soit donnée aux transports en commun qui assurent la grande majorité des déplacements urbains au prix de l'encombrement de la chaussée le plus réduit"* » (« L'expérience des "pistes" pour autobus est concluante déclare la RATP après quelques jours d'essai sur les quais », *Combat*, 20 janvier 1964). Sur la question de l'intérêt général, les points de vue divergent comme en atteste ce jugement paru dans *L'auto-journal* : « *la décision de M. le Préfet de Police semble donc procéder davantage du souci de l'intérêt de la RATP que de celui de l'intérêt général* » (« La lutte contre les privilèges des couloirs de circulation. Le SNA attaque le Préfet de Police en excès de pouvoir », *L'auto-journal*, 5 mars 1964). L'argumentaire fondé sur la surface occupée par chacun sur l'espace public est une constante des documents produits sur le sujet jusqu'à la fin du XX^e siècle (voir par exemple, FI, *Paris, ville à deux vitesses*). Le chiffre avancé par le Plan de déplacement urbain (PDU) en 2000 selon lequel 94 % de la voirie serait réservée à l'automobile est directement issu de cette logique (*Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France*, Paris, Direction régionale de l'équipement de la région Île-de-France, 2000, p. 21).

[108] « La lutte contre les privilèges des couloirs de circulation », *art. cit.*

[109] Les travaux de la commission Lapébie ont fait le point sur l'état des bandes réservées aux autobus dans les principales

suivant ce chemin, Paris ne ferait donc que combler son retard.

Avec le travail en cours de la commission ministérielle Lapébie, chargée de réformer le réseau parisien, le moment était donc favorable à l'engagement d'une politique tranchant entre des intérêts, d'abord communs puis qui se sont opposés bien que les pouvoirs publics aient tenté de les concilier : ceux de l'automobile individuelle et ceux de l'autobus[110]. Le couloir en est l'expression la plus visible, rendant la lecture des intérêts particuliers directement possible sur l'espace public.

La commission Lapébie s'intéresse d'ailleurs particulièrement au cas londonien. Elle ouvre sa réflexion aux écrits d'Alexander Valentine, ancien adjoint de Franck Pick et président de LT[111]. Des articles britanniques sont traduits et diffusés aux membres de la commission[112]. Les experts parisiens sont surtout intéressés par la volonté de l'exploitant londonien d'augmenter la productivité, grâce à de nouveaux véhicules, de plus forte capacité, et à des primes pour le personnel et c'est pour analyser cette politique que la commission se rend à Londres en décembre 1963 (voir fig. 115, p. 562)[113]. Elle y constate surtout une plus grande fluidité du trafic, notamment liée à la politique de stationnement payant, à une forte répression des infractions et à l'idée naissante de réserver une partie de la chaussée aux autobus. Les représentants parisiens peuvent donc observer le fonctionnement d'un dispositif expérimental, une petite bande de roulement de 200 m placée à titre d'essai dans *Berkeley Street*, lors de la mise en sens unique de cette voie la même année. Un exemple qui ne peut que confirmer les experts parisiens dans leur volonté de mener un essai similaire.

Ainsi, dans les documents produits par la commission Lapébie, si les autres agglomérations mondiales sont regroupées dans un tableau comparant leur politique en faveur des autobus, une annexe spécifique est consacrée à Londres[115]. Enfin, la commission Lapébie

agglomérations mondiales. Au milieu des années 1960, la ville la mieux équipée est Stockholm, avec 8 km de couloirs qui sont en fait des voies de tramways ouvertes à la circulation des autobus. Milan, avec près de 4 km de couloirs réservés en permanence fait figure de deuxième ville européenne. Seules huit villes européennes possèdent toutefois ce type d'équipement. Les États-Unis semblent mieux dotés. En revanche d'autres dispositifs sont développés dans de nombreuses villes, comme des signaux lumineux spéciaux, voire des voies exclusivement réservées aux autobus, à Aix-la-Chapelle, Bâle, Hanovre, Milan, Munich et Tel Aviv (voir le carton ARATP, 1R 284).

[110] Sur les travaux de la commission Lapébie en lien avec les couloirs réservés, voir le carton ARATP, 1R 284.

[111] Voir le carton ARATP, 1R 283.

[112] Voir le carton ARATP, 1R 284.

[113] Note RATP/R/18 249 du 30 décembre 1963 (ARATP, 1R 284). Le voyage d'une durée de cinq jours a permis des rencontres avec des responsables locaux et des visites sur le terrain, notamment aux heures de congestion. Un intérêt particulier a été porté aux questions de circulation, notamment aux parkings, au stationnement payant et aux projets routiers. Une visite de la ville nouvelle de Stevenage a également été accomplie. Cette visite à Londres est la seule mission internationale de la commission Lapébie dont nous ayons connaissance.

[114] ARATP, 1R 284.

[115] Cette annexe est très fournie (ARATP, 1R 284). Elle montre qu'au milieu des années 1960, la taille du réseau de Londres est bien plus grande que celle des autres villes européennes, notamment Paris : 7 400 autobus à impériale, 535 lignes d'autobus, 101 dépôts. Pour les seuls autobus urbains – en dehors des *green buses* –, c'est plus du double des véhicules de la RATP, trois fois plus de voyageurs et de machinistes et receveurs et une offre triple voire quadruple de celle de la RATP en véhicules.kilomètres. Londres enregistre également moins de variations saisonnières et présente une offre avec moins de variations horaires. Le coût à la voiture.kilomètre y est très faible – 1,75 F (2,18 € de 2006) contre 4,6 F (5,73 € de 2006) à Paris. Les véhicules roulent plus chaque jour – 62 000 km/an contre 36 000 km/an à Paris. La vitesse commerciale est meilleure, ce qui réduit les frais de personnel et de matériel et les arrêts sont plus espacés à Londres qu'à Paris. Surtout

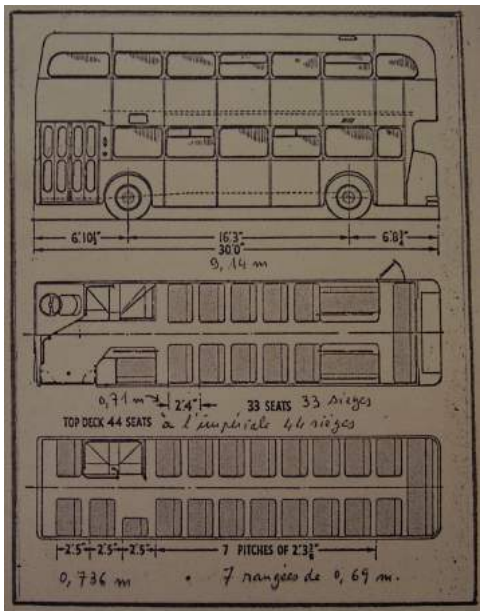


Fig. 115 – *Document de travail du voyage à Londres de la commission Lapébie (1963)* [114]

a connaissance du tout récent rapport Buchanan, dans sa version originale, puisqu'il n'est traduit en français qu'en 1965. Ses membres sont notamment frappés par le souci qui y est porté au confort des piétons. Quelques années plus tard, Alfred Sauvy s'appuie aussi sur ce rapport pour souligner que les mesures d'interdiction ou de paiement du stationnement ont permis d'augmenter de 10 % la vitesse commerciale des autobus à Londres[116]. Le cas londonien fait donc figure d'exemple, même s'il n'en est qu'à ses débuts en matière de couloirs réservés.

B. Les premiers couloirs, un rapide succès pour l'autobus

Tout est donc réuni pour que les autorités parisiennes se lancent dans une expérimentation. Les conditions sociales et économiques du réseau d'autobus et de la circulation parisienne, renforcées par l'exemple londonien, incitent effectivement à ouvrir une première bande de roulement réservée aux autobus. Ce que la Préfecture de police décide en janvier 1964, avant de proposer une diffusion large de l'objet dans Paris au vu d'une efficacité, que les experts londoniens vinrent d'ailleurs observer quelques années plus tard.

Une première *bande de roulement* le long de la Seine en 1964

La première *bande de roulement réservée aux autobus* est donc ouverte, par décision de Maurice Papon, préfet de police, le 15 janvier 1964, sur les quais du Louvre et de la

la vitesse commerciale est très différente à Londres – 17,8 km/h – et à Paris – 11,1 km/h *intra muros*, 15,7 km/h en banlieue, 21,3 km/h en grande banlieue. En revanche, la RATP apparaît comme beaucoup plus sociale envers son personnel, notamment par l'âge de la retraite, fixé à 50 ans pour les agents d'exploitation à Paris, contre 65 ans à Londres.

[116] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 171.

Mégisserie, entre les ponts du Carrousel et au Change (voir fig. 116, p. 563)[117]. Délimitée par une ligne continue jaune doublée d'une ligne discontinue permettant d'éventuels dépassements et d'une largeur de 3 m, elle est exclusivement réservée à la circulation des autobus de 8 h à 21 h, ces derniers étant tenus d'y rouler, sauf en cas d'encombrement[118]. Les 13 lignes d'autobus qui l'empruntent représentent 80 passages à l'heure en période de pointe, à rapporter à la circulation automobile quotidienne sur cet axe, de 40 000 véhicules[119]. Le choix du quai est directement lié à l'absence de commerces et riverains, permettant de simplifier l'exploitation de ce couloir, en évitant les contestations et les problèmes de livraison[120].

Fig. 116 – *Quelques photos de couloirs à Paris (1968)*[121]

Dès le premier jour surgissent les difficultés qui devinrent récurrentes sur ces questions :

[117] Quant au terme *couloir* lui-même, il a longtemps uniquement désigné, à la STCRP puis à la RATP, le dispositif canalisant les voyageurs en de multiples points d'arrêt. Dès le milieu des années 1960, il remplace rapidement dans la presse les termes *bande de roulement* ou *piste de roulement*.

[118] Ce nouvel objet impose quelques réaménagements d'arrêts. Classiquement, il s'agit d'abord d'un dispositif mis à l'essai. L'ouverture du couloir s'accompagne d'une présence policière renforcée pour veiller à sa bonne utilisation.

[119] Les lignes concernées sont les lignes 21, 24, 27, 58, 67, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 81 et 85.

[120] Voir la lettre du préfet de police au ministre des travaux publics et des transports du 31 décembre 1963 (ARATP, 1R 184). La direction de la RATP aurait préféré une bande à contresens afin de retrouver des itinéraires dissociés par les sens uniques, notamment sur les Grands Boulevards, mais cette solution semblait trop ambitieuse aux services de la Préfecture de police (note RATP/R/14 329 du 9 octobre 1963 (ARATP, 1R 284)).

[121] « *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968 (ARATP, 1R 184). De gauche à droite et de haut en bas : quai du Louvre ; avenue Franklin Roosevelt ; boulevard Saint-Germain ; avenue de l'Opéra ; avenue de l'Opéra ; avenue Bosquet (couloir à contresens) ; pont de l'Alma (couloir à contresens) ; avenue du président Kennedy (couloir à contresens) ; rue de Rivoli (couloir à contresens).

tourne-à-droite des voitures, traversées piétonnes non protégées, positionnement des deux roues, tourne-à-gauche des autobus... Le respect du nouvel équipement semble plutôt bon, même si des ambulances et véhicules d'urgence l'empruntent également[122]. Pour la RATP, « *les résultats ont été spectaculaires* » et se traduisent notamment par la baisse de 75 % des kilomètres perdus sur les six lignes parcourant le couloir dans toute sa longueur et l'augmentation de 157 % de la vitesse des autobus à l'heure de pointe du soir (voir fig. 117, p. 565)[123].

Les chauffeurs de taxis s'étaient exprimés contre le projet, notamment du fait de l'encombrement accru sur la voirie laissée à la circulation courante mais en avaient aussitôt réclamé l'accès : « *nous sommes nous aussi en quelque sorte, un service de transport en commun et un service public. Un seul taxi dans Paris vaut plusieurs voitures particulières*[124]. » Leur argument, mais également la volonté de remplir la bande de circulation, jugée trop vide lorsque la voirie courante est embouteillée, incitent le préfet de police, à ouvrir le couloir, à partir du 2 mars 1964, à « *la circulation des véhicules de police, de gendarmerie, de secours contre l'incendie, des ambulances et des taxis*[125]. » Même si, sur la bande de roulement, les taxis n'ont pas le droit de prendre en charge ou laisser descendre des voyageurs, ni de doubler d'autres véhicules, « *les résultats marquent [alors] une nette régression*[126]. » Les 400 taxis à l'heure qui utilisent le couloir pendant l'après-midi l'engorgent et aggravent les problèmes de tourne-à-droite. En outre, les chauffeurs multiplient les dépassements illicites et changements de voie intempestifs, qui contribuent à brouiller la fluidité de l'axe. Cette ouverture aux taxis, si elle leur procure un avantage indéniable, s'opère nettement aux dépens des autobus[127]. Leur vitesse baisse alors de 34 % à l'heure de pointe du soir sur le tronçon concerné (voir fig. 117, p. 565)[128]. Néanmoins,

[122] « *Rapport de la RATP au sujet de la bande de roulement réservée aux autobus sur les quais de Seine rive droite* », 11 février 1964 (ARATP, 1R 282).

[123] « *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968 (ARATP, 1R 184).

[124] « L'expérience des "pistes" pour autobus est concluante », *art. cit.* Sur les taxis parisiens à l'époque, voir Laneyrie (P.) et Roux (J.), « Transport traditionnel et innovation technique. L'exemple du taxi en France », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, *passim*. Les chauffeurs n'hésitaient pas, en 1962, à se présenter comme étant « *les vieux sages* » (FI, *Les troubles de la circulation*).

[125] Note RATP/RM/3 003 du 26 février 1964 (ARATP, 1R 184). Comme l'écrit le journal interne de la Préfecture de police, « *aux heures de pointe, [la bande influe] sur le trafic général et, psychologiquement, elle [est] de mauvais effet sur les automobilistes ralentis dans leur progression* » (*Liaisons*, 2 mars 1964).

[126] « *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968 (ARATP, 1R 184). Les modalités d'utilisation par les taxis furent conservées sur l'ensemble des couloirs réservés, mais laissaient en suspens la question du cadre légal des montées et descentes des passagers de taxis.

[127] Voilà ce qu'en dit le rapport interne dressé par la RATP :

> *La décision préfectorale autorisant les taxis à emprunter la bande de roulement a considérablement réduit pour notre exploitation le bénéfice de la réservation de cette bande aux seuls autobus et a accru les difficultés de dégagement des carrefours au débouché des ponts.*
> *Il est à présumer que la densité des taxis sur la bande deviendra telle à certaines heures que cette voie de roulement sera saturée au même titre que le reste de la chaussée. Cela se constate déjà. Il serait donc souhaitable pour la circulation des autobus d'interdire la circulation des taxis sur cette chaussée réservée au moins à la pointe du soir à partir de 17 heures.*

(« *Rapport de la RATP au sujet de la bande de roulement réservée aux autobus sur les quais de Seine rive droite* », 18 mars 1964 (ARATP, 1R 282))

Cinq ans plus tard, lors d'une visite de responsables londoniens, les experts de la RATP et de la Préfecture de police ne cachèrent pas leur manque d'enthousiasme à propos de l'ouverture des couloirs aux taxis (« *Public transport and parking developments in Paris with particular reference to bus lanes - note of visit by G.L.C./L.T.B. offices in april 1969* », avril 1969 (NA, MT/106/314)).

[128] Le 4 décembre 1964, un feu spécifique au couloir a été installé pour faciliter le passage des voitures sur le Pont-Neuf, ce

assez paradoxalement, l'autobus se trouve simultanément un allié de circonstance, le taxi, qui milite dès lors en faveur de l'extension du réseau de couloirs. Sur l'espace politique, cette ouverture est donc payante et se traduit par l'enrôlement des taxis au service du couloir.

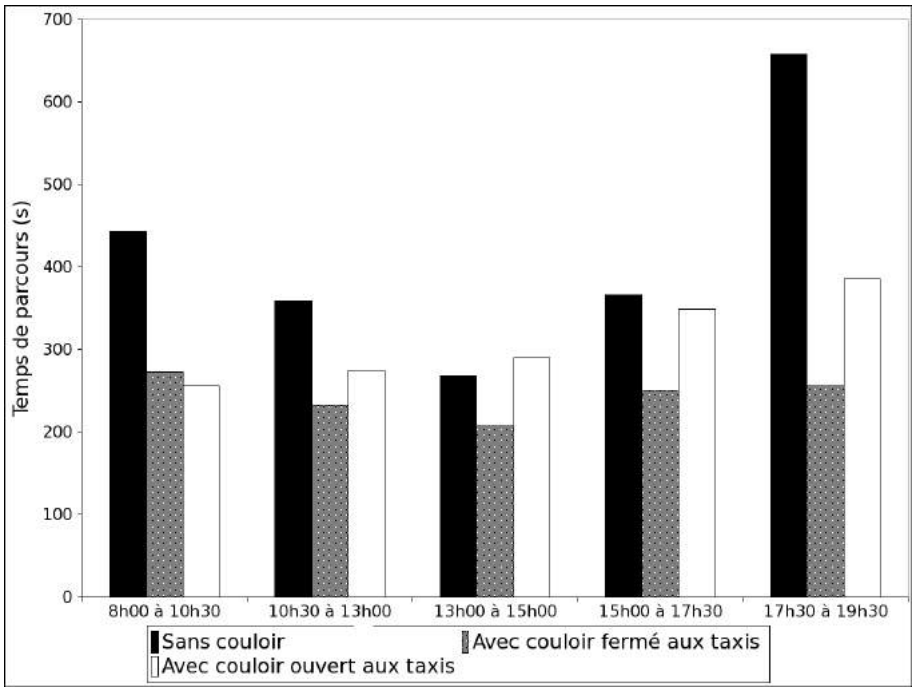


Fig. 117 – *Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la Mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler accordée aux taxis (1963-1966)*[129]

La généralisation de l'objet

Aguerrie par cette première expérience, la puissance publique se lance dès 1965 dans l'ouverture d'un nouveau type d'équipement : le couloir à contresens (voir fig. 116, p. 563). Le premier se situe avenue Bosquet[130]. Ce nouvel objet est beaucoup plus sensible aux problèmes de respect, puisque s'il est bloqué, l'autobus ne peut dépasser l'obstacle et l'itinéraire se trouve dévié.

Suite aux bons résultats du premier couloir réservé et du couloir à contresens, la Préfecture de police et l'autorité organisatrice en ouvrent successivement d'autres à partir d'une liste dressée par la RATP, à Paris, puis en banlieue, répondant au vœu du Conseil de Paris de mars 1967, selon lequel « *il y a lieu d'accorder la priorité absolue aux transports*

qui a encore ralenti les autobus. Par ailleurs, un léger report d'automobilistes sur le boulevard Saint-Germain est constaté.

[129] Voir tab. 57, p. 1018.

[130] « *Les automobilistes venant du pont de l'Alma devraient s'habituer assez vite à ce grignotage de leur espace vital. Les moins contents seront sans doute les riverains qui vont perdre ainsi de précieuses places de stationnement* » (« Les bus 80 et 92 roulent maintenant à contre-sens avenue Bosquet (VII^{ème}) », *France soir*, 20 juillet 1965).

collectifs[131]. »

Les gains de temps estimés sont de 30 à 70 % selon les axes (voir tab. 25, p. 566)[132]. Le rythme de création reste toutefois faible jusqu'aux années 1967-1968, quand Maurice Grimaud définit un *plan de priorité aux autobus* et décide de la création de couloirs ambitieux, rue de Rivoli et à contresens sur les boulevards Saint-Michel et Saint-Germain (voir fig 118, p. 567)[133].

Variable / Axe	Gain de temps		Vitesse moyenne	
	absolu	relatif (%)	avant (km/h)	après (km/h)
Boulevard des Invalides	4'39"	72	4,2	14,4
Rue Beaubourg et rue du renard	1'38"	31	10,3	15,0
Quai des orfèvres	2'51"	68	5,8	18,2
Rue de Rivoli (Saint-Paul – Archives)	4'27"	57	5,3	12,4
Quai du Louvre et quai de la mégisserie	4'31"	54	7,1	15,3
Boulevard Saint-Michel	2'19"	36	6,3	9,8
Boulevard Saint-Germain (Saint-Pères – Rennes)	0'47"	41	6,0	10,2
Rue de Rivoli (Palais royal – Louvre)	1'07"	32	6,3	9,2

Tab. 25 – *Évolution des vitesses moyennes des lignes d'autobus sur quelques couloirs réservés (1968)*[134]

Les couloirs se généralisent donc dans le paysage parisien, mais leurs horaires d'ouverture sont variables, ce qui contribue à brouiller leur compréhension[136]. Chaque implantation nouvelle demande un travail très fin, prenant en compte les pratiques des différents acteurs présents sur l'espace public et impose ainsi aux concepteurs de développer à long terme une connaissance spécifique du territoire traversé et des pratiques des riverains, comme la tenue des marchés (voir fig. 119, p. 567). Le couloir a donc imposé aux spécia-

[131] Séance du Conseil de Paris du 1er décembre 1967 (ARATP, 6D 57).

[132] « De nouveaux couloirs de circulation », *Liaisons*, n° 180, mai 1971, pp. 16-22. A la fin de 1970, avec 25 km de couloirs et selon une étude de la RATP, le gain de vitesse de rotation serait de 5,2 % ; entre 1968 et 1969, le nombre de kilomètres perdus pour difficultés de circulation a diminué de 8 % sur les lignes les plus pourvues en couloirs alors qu'il a augmenté de 24 % sur le réseau ; simultanément, le nombre de retards supérieurs à 15 mn a diminué de 4 % sur les lignes les plus pourvues en couloirs alors qu'il a augmenté de 9 % sur le réseau (lettre du préfet de police au préfet de la région parisienne du 5 février 1971 (APP, DA 830)).

[133] Par ailleurs, des couloirs qui n'en sont pas sont créés par l'interdiction de stationner le long de certains itinéraires, dans la deuxième moitié des années 1960. En mars 1968, sur les 340 km de voies empruntées par les autobus dans Paris, 150 km sont en stationnement réglementé (65 km en stationnement interdit permanent et 85 km en stationnement unilatéral alterné) (« *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968, p. 20 (ARATP, 1R 184)).

[134] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 2, p. 515.

[135] Voir tab. 58, p. 1020.

[136] Certains sont réservés en permanence, d'autres uniquement l'après-midi afin de permettre les livraisons le matin, d'autres, enfin, aux heures de pointe du matin et du soir. La direction de la RATP souhaite alors la généralisation de l'ouverture des couloirs à la journée entière. Pour un plan des couloirs en 1976, voir *ibid.*, vol. 2, p. 517.

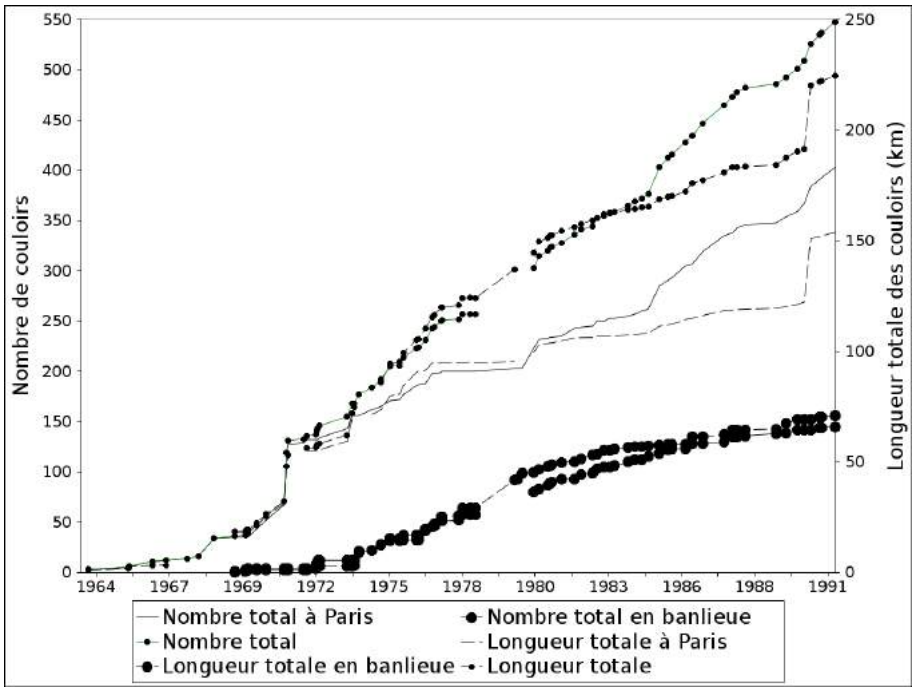


Fig. 118 – *Évolution du nombre et de la longueur des couloirs réservés aux autobus (1964-1991)*[135]

listes des transports parisiens, de la Préfecture de police et de la RATP, d'analyser les phénomènes de circulation au plus près des véhicules et de la chaussée. Ils ont ainsi acquis une expertise qui justifie une visite de leurs confrères londoniens en 1969.

Fig. 119 – *Étude d'aménagements en faveur de la ligne 83 (1980)*[137]

[137] *Amélioration de la desserte du XIII^e arrondissement. Proposition d'aménagements pour une opération pilote sur la ligne 83*, Paris, RATP, juin 1980, planches. De gauche à droite :
- Vitesse commerciale à la pointe du matin par tronçons de la ligne 83 (supérieure à 14,1 km/h ; entre 12,1 km/h et 14 km/h ; entre 10,1 km/h et 12 km/h ; entre 8,1 km/h et 10 km/h ; inférieure à 8 km/h) ;
- Description de l'aménagement de la ligne 83 au carrefour des Gobelins ;
- Description de l'aménagement de la ligne 83 au droit du marché boulevard de Port royal.

Quand Londres copie à nouveau Paris

Les responsables des transports londoniens sont très impressionnés par la visite qu'ils font en avril 1969 du système en place à Paris[138]. A leur retour, les représentants de LT organisent d'ailleurs une conférence interne à 55, *Broadway* afin de présenter le cas parisien[139]. Sur le plan urbain, la différence principale avec la configuration londonienne est la largeur des voies parisiennes. Les couloirs réservés ayant été le plus souvent placés sur des axes à sens unique, il reste encore plusieurs files pour la circulation automobile. La Préfecture de police estime qu'il convient de laisser au moins trois voies, malgré des cas où il n'en reste que deux – boulevard Saint-Michel, avenue de l'Opéra... A leurs hôtes londoniens, les services de la Préfecture de police confient d'ailleurs leur surprise du succès des couloirs, quand ceux de la RATP parlent de leurs difficultés à les étendre en banlieue.

Après l'essai de 1963 que la commission Lapébie avait pu observer, les véritables premiers couloirs londoniens, dans le sens et à contresens de la circulation, sont ouverts en 1968-1969, avec, le plus souvent un fonctionnement uniquement aux heures de pointe du matin en semaine (voir p. 561)[140]. Conséquence de leur succès, Londres se lance dans un programme d'équipement de ses principales artères en couloirs d'autobus à compter de 1970. Pour autant, Londres connaît des difficultés similaires à celles de Paris, notamment le manque de respect des couloirs[141]. En retour, Paris copia les dispositifs de signalisation des couloirs londoniens lors de l'établissement des *Lignes pilotes* en 1973 (voir p. 601)[142]. Tandis que le discours politique parisien, s'appuya sur l'exemple londonien pour justifier la généralisation des couloirs réservés[143].

[138] « *Notre impression générale sur les couloirs d'autobus à Paris fut qu'[ils] fonctionnent remarquablement bien et donnent clairement un avantage considérable aux autobus. [...] Il est net qu'à Paris un effort déterminé est engagé afin de donner un traitement préférentiel aux autobus au moyen de couloirs réservés, et, malgré les conditions différentes à Londres (notamment l'étroitesse relative de nombre de nos rues), la leçon à retenir de Paris semble être de nous montrer moins hésitants pour lancer une expérimentation* » (« *Public transport and parking developments in Paris with particular reference to bus lanes - note of visit by G.L.C./L.T.B. offices in april 1969* », avril 1969 (NA, MT/106/314)). Traduction personnelle de la version anglaise : « *Our general impression of the bus lanes in Paris was that [they] operate remarkably well, and clearly give considerable advantage to buses. [...] It is clear that in Paris a determined effort is being made to give preferential treatment to buses by means of reserved lanes, and despite the different conditions in London (particularly the relative narrowness of many of our streets) the lesson to be learnt from Paris seems to be that we should be less hesitant to experiment.* »

[139] « *Bus Lane for Brixton Road* », GLC Press Office, n° 297, 3 juin 1969 (NA, MT/106/314).

[140] Les premiers axes équipés sont *Park Lane*, *Vauxhall Bridge*, *Tottenham High Road* et *Brixton Road*.

[141] L'un des blocages rencontrés à Londres est paradoxal : le très fort flux d'autobus sur l'axe initialement retenu pour un essai de couloir réservé aurait fait de cet espace une voie congestionnée, libérant de l'espace sur la chaussée pour les autres véhicules, mais ralentissant les autobus (*Transport co-ordinating council for London operations group*, compte rendu de la réunion du 1er mai 1967 (NA, MT/135/78)).

[142] Communication au Conseil de Paris du préfet de Paris et du préfet de police du 16 juin 1973 (APP, DA 830).

[143] Il en va ainsi de Marcel Cavaillé, secrétaire d'État centriste aux transports qui, en 1975, rappelle au conseil des ministres que la vitesse commerciale des autobus à Paris est de 10 km/h, quand elle est de 15 km/h à Londres, sans autre précision (« *Communication de monsieur Marcel Cavaillé secrétaire d'Etat aux transports au conseil des ministres du 3 décembre 1975* », décembre 1975 (AN, 5/AG3/2 261)).

C. « *Il ne reste plus qu'à quadriller Paris de bandes réservées* [144] »

Effectivement, ayant démontré leur capacité à améliorer le sort des autobus parisiens, les couloirs réservés devinrent dès lors la solution évidente et unique mise en avant par les pouvoirs publics. Ainsi, en 1973, les préfets de Paris, Jean Verdier, et de police, Jacques Lenoir, en affirmant qu'ils attachent « *un intérêt primordial [...] à la sauvegarde et à la réhabilitation du réseau de transports en commun de surface* », pensent avant tout aux couloirs réservés[145]. Visibles, mesurables et donnant des résultats quantifiables, assez peu coûteux à l'investissement et très peu coûteux à l'exploitation, ces équipements s'imposèrent dans le monde du transport parisien jusqu'à en modeler la structure de pensée, comme en témoignent les travaux de l'APUR. Après diverses expériences malheureuses, comme celle des *bus bleus*, les pouvoirs publics pensent avoir enfin trouvé un outil efficace[146]. Le couloir fait donc office de principale politique en faveur des autobus à la fin des années 1960 et au tout début des années 1970, tout en rendant une ambition à un réseau qui s'était enlisé. Une telle approche n'est pourtant pas exempte de limites, dans la forme de réseau de transport qu'elle offre aux citadins.

L'étude de l'APUR de 1971 ou la pensée par couloirs

L'un des fondements de cette politique est publié par l'APUR en 1971[147]. Dans une étude marquante, il propose une restructuration profonde du réseau d'autobus *intra muros* en remaniant les itinéraires des lignes dans la zone définie par l'enceinte des Fermiers généraux. En se fondant sur une logique de calcul de temps des trajets porte à porte en autobus et en automobile, il démontre qu'une « *utilisation rationnelle de la voirie* » permet à un réseau d'autobus bénéficiant de 127 km de couloirs de doubler la capacité du réseau automobile existant[148]. Au-delà des arguments classiques fondés sur la surface occupée par chaque usager de la voirie, cette étude parvient à prouver l'efficacité d'un

[144] « La théorie du domaine réservé », *art. cit.*

[145] Communication au Conseil de Paris du préfet de Paris et du préfet de police du 16 juin 1973 (APP, DA 830). L'administration tire ici les conséquences du raisonnement suivant :

> *Or, il apparaît clairement en 1973 que, dans des secteurs de plus en plus étendus et pour des périodes de la journée de plus en plus longues, la saturation de la voirie est telle que des accroissements très minimes de la circulation, ou des éléments imprévisibles (accidents, perturbations atmosphériques) suffisent à provoquer des paralysies quasi-totales. De ce fait, le métro garde une importance primordiale. Mais les investissements qui lui sont consacrés sont lourds et techniquement limités. La réhabilitation du réseau de surface de la RATP apparaît donc comme une nécessité.*

(*idem*)

[146] Ainsi, la création d'un couloir réservé à contresens avenue Montaigne, long de 660 m et emprunté par deux lignes, soit 317 autobus par jour, a permis un gain de temps de 44 % entre 7 h et 20 h et, plus précisément de 56 % en heure de pointe. L'amélioration de la régularité est encore plus spectaculaire : le temps maximal de parcours passe de 17 à 6 minutes, le temps minimum de 3 minutes et 12 secondes à 2 minutes. Les kilomètres perdus pour difficulté de circulation ont d'ailleurs diminué de 18 % sur les deux lignes, du simple fait de ce couloir. La RATP estime que sur l'ensemble des deux lignes, le trafic induit par ce couloir est de 185 000 voyageurs, le temps gagné par les voyageurs de 76 000 heures et le gain financier pour elle-même de 360 000 F (168 224 € de 2006) (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains, expériences françaises et étrangères », *art. cit.*, p. 90). Par ailleurs, en 1971, l'APUR estime que sur les couloirs de plus de 400 m, la vitesse moyenne est passée de 8 à 12,3 km/h à la pointe (Coutinho (L.), *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, p. 16).

[147] *Ibid.*, p. 3. Voir à ce sujet Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 2, p. 518.

[148] Coutinho (L.), *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, *op. cit.*, p. 3.

système de couloirs nouveaux[149]. Elle affirme ainsi que « *le principe de la traversée des grands axes d'animation de la capitale par un réseau de transports collectifs de surface est la seule solution financièrement acceptable pour un développement de la ville, avec ses bureaux et ses commerces, son animation, dans de bonnes conditions de desserte*[150]. »

La logique du système proposé repose sur le rabattement des lignes d'autobus sur les axes équipés en couloirs, ce qui présente plusieurs avantages (voir fig. 120, p. 570 et fig. 121, p. 571). Il s'agit d'abord de supprimer les itinéraires dissociés du fait des sens uniques par la création systématique de couloirs à contresens. Ensuite, « *le réseau étant simple présenterait le grand avantage psychologique d'être connu et de servir de point de repère, comme c'est le cas [...] pour le réseau du métropolitain*[151]. » Enfin, les voies dégagées par les autobus sont laissées aux automobiles, ce qui accroît leur efficacité, tandis que la multiplication des autobus dans les couloirs permet d'éviter les critiques sur leur manque visible d'utilité. Il s'agit donc d'une solution dont bénéficient l'automobile et l'autobus, dans la mesure où un réseau aussi calqué sur la logique du métro peut encore être qualifié de réseau d'autobus. L'étude ne prend effectivement en compte que des indicateurs chiffrés – vitesse, régularité, capacité... – qui sont améliorés par ses propositions, mais ne laisse aucun espace à des considérations sur les pratiques des voyageurs, des machinistes ou des automobilistes, alors que le manque de respect des couloirs s'est avéré problématique. En ce sens, il s'agit encore essentiellement d'une étude de mécanique des fluides, très théorique. Elle touche pourtant aux questions d'espace public et d'usages dans la journée lorsqu'elle aborde, très succinctement, le problème des livraisons.

Fig. 120 – *Proposition de réseau d'autobus en site propre de l'APUR (1971)*[152]

[149] L'étude rappelle toutefois que les autobus, 1 % des véhicules en circulation occupant 3 % de la voirie, effectuent 24 % des trajets (*ibid.*, p. 7).
[150] *Ibid.*, p. 24.
[151] *Ibid.*, p. 4.

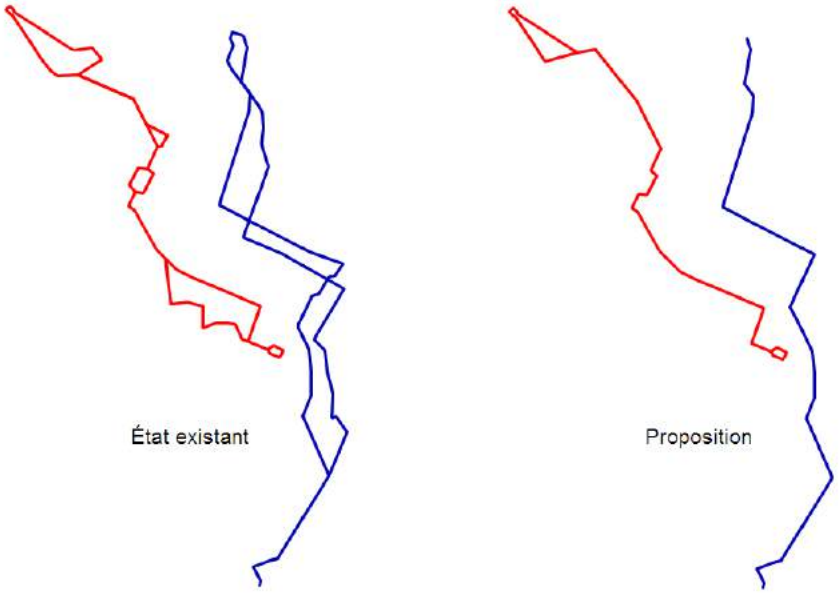


Fig. 121 – *Exemples de modification d'itinéraires proposées par l'APUR en 1971 (échelle :* $\frac{1}{101\,091}$*)*[153] *:*
Ligne 84 (Place du Panthéon – Porte de Champerret)
Ligne 67 (Place Pigalle – Porte de Gentilly)

Quand l'autobus génère de nouveau un intérêt politique

Cette étude de l'APUR, défendant l'idée d'un véritable réseau de couloirs, fut à l'origine de la relance de cette ligne d'action au début des années 1970 et d'un fort regain d'intérêt politique pour le transport de surface, qui semblait avoir enfin trouvé une solution à son enlisement. Ce nouveau souffle est également dû à la situation financière délicate de la RATP, fragilisée par le refus des collectivités publiques d'augmenter leur participation à son budget en 1971 et par le report du relèvement tarifaire prévu au 1er janvier 1971. Des projets circulent donc entre les ministères, les Préfectures et même l'Élysée. Ainsi, une note « *Top secret* » de juin 1972 considère comme établi que le couloir doit incarner la priorité accordée au réseau de surface tout en imposant de remodeler le réseau en le concentrant sur quelques axes principaux, équipés de couloirs, éventuellement séparés par un dispositif physique[154]. Une hiérarchie d'action est édictée, celle qui laisse aux transports publics la première place, devant les livraisons, puis la circulation générale[155]. La perte en capillarité doit être compensée par la meilleure vitesse des autobus sur les lignes restructurées, si bien que le système repose sur un plus fort recours à la marche.

Au sein de la Préfecture de police, un sous-groupe de travail chargé de *l'environnement*

[152] *Ibid.*, p. 27.
[153] *Ibid.*, cartes.
[154] « *Remodelage du réseau urbain d'autobus* », 28 juin 1972 (AP, 30 WR 43).
[155] C'est ainsi que pour ce document, les livraisons devront s'effectuer en dehors des couloirs, sur la chaussée courante.

s'intéresse spécialement à la circulation des autobus[156]. Pour lui, il est très net que les intérêts des autobus s'opposent à ceux de l'automobile individuelle et que des mesures doivent être prises : stationnement payant et relèvement des amendes pour les voitures, couloirs réservés et tarifs abaissés pour les autobus[157].

Ces projets en circulation finissent par se retrouver sur l'agenda politique national. Ainsi, le 14 décembre 1972, un comité restreint, présidé par le Premier ministre gaulliste Pierre Messmer, est consacré au cas du réseau d'autobus parisien et notamment à son déficit, suite à une visite effectuée en région parisienne[158]. Il décide d'un remodelage du réseau, d'abord *intra muros* puis *extra muros*, fondé sur une extension de la longueur des couloirs, qui doit dépasser les 100 km. Le couloir à contresens doit être généralisé pour rétablir la lisibilité des lignes circulant sur des artères à sens unique, tandis que des plots doivent remplacer la ligne jaune peinte au sol. Ces dispositions en faveur des autobus s'accompagnent de mesures sur le stationnement automobile : généralisation du stationnement payant et accroissement des places en parkings souterrains.

Le 15 mars 1973, le STP examine donc un programme ambitieux d'extension des couloirs, qui prévoit notamment des couloirs à contresens sur les boulevards de Sébastopol et de Strasbourg et sur les Grands Boulevards[159]. C'est sous la présidence du chef de l'État, Georges Pompidou, qu'un an après ces instructions sont reconduites au cours d'un autre comité restreint, cette fois au nom « *de l'économie d'énergie décidée par le Gouvernement* », alors que la crise énergétique s'est déclarée[160].

Ce soutien nouveau au réseau d'autobus devient alors une thématique récurrente des

[156] D'après ce sous-groupe, pour maintenir la vitesse des autobus urbain (10,81 km/h en 1970), il faut créer 17 km de couloirs en 1971, 9 km en 1972, 9 km en 1973 et 9 km en 1974. En banlieue, pour maintenir une vitesse de 13,9 km/h il faut créer 10 km par an de nouveaux couloirs. Par ailleurs, les coûts de mise en place d'un kilomètre de bande réservée sont alors estimés à 20 000 F (18 008 € de 2006) dans le sens de la circulation et à 100 000 F (90 039 € de 2006) en contresens. Pour leur surveillance, il faudrait 1 200 policiers supplémentaires pour en disposer un tous les 300 m de 8 h à 20 h. Il faudrait ainsi enlever 1 200 voitures par jour, soit 10 fois plus que ce qui est pratiqué sur les zones concernées, ce qui nécessiterait 960 agents supplémentaires, des infrastructures et du matériel nouveau. Enfin, le sous-groupe préconise l'aménagement de 44 points noirs en banlieue et 80 points noirs à Paris (note « *Budget de la RATP, accroissement de la vitesse des autobus* » de Maxime Mignon au préfet de police, *ca.* 1971 (APP, DA 830)).

[157] Comme l'écrit un collaborateur de Maurice Grimaud au préfet de police :

> *[Il y a] une vérité première à savoir que les autobus verront leur vitesse s'accroître dans la mesure même où la circulation des voitures privées diminuera. [...] L'objectif consiste donc à inciter les parisiens et surtout les habitants de la banlieue à se servir de moins en moins de leur voiture particulière.*
> *Du présent exposé, il ressort que nous n'avons rien à attendre de substantiel pour le budget de la RATP en 1971 de la mise en œuvre de l'amélioration de l'environnement. C'est pourquoi il ne me semble pas absurde dans cette situation de "dos au mur" de proposer toutes solutions qui seraient de nature à ramener à "l'autobus" nombre d'anciens usagers qui depuis plusieurs années préfèrent se servir de leur voiture personnelle.*

(*idem*)

[158] Voir la note PRP/JT/VM/188/CAB/IV du préfet de la région parisienne du 5 janvier 1973 (AP, 30 WR 43).

[159] Les travaux doivent être financés à parts égales par le STP, la Ville de Paris et le District, pour un total de 15 millions de F (11,649 millions d'€ de 2006) (note RD/JT/MJN/CAB/IV du préfet de la région parisienne du 28 mars 1973 (AP, 30 WR 43)).

[160] « *Relevé de décisions du conseil restreint du jeudi 6 décembre 1973 consacré à Paris et à la région parisienne* », 7 décembre 1973, présidence de la République (AN, F/21/142). Les plus hautes autorités de l'État se penchent alors sur le cas de l'autobus parisien : Georges Pompidou, président de la République, Pierre Messmer, Premier ministre, Édouard Balladur, secrétaire général de l'Élysée, Valéry Giscard d'Estaing, ministre de l'économie et des finances, Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, Yves Guéna, ministre des transports, Maurice Druon, ministre des affaires culturelles, Robert Poujade, ministre chargé de la protection de la nature et de l'environnement...

documents produits par les organes nationaux, comme le rapport du secrétaire d'État UDR Pierre Billecocq en 1973, ou les représentants locaux, comme celui présenté par le conseiller municipal UDR Jean Chérioux au conseil d'administration du District en 1974[161]. Ce dernier, toutefois, rappelle que les élus du Conseil de Paris et du District doivent décider de l'implantation des couloirs, même si l'objectif général peut être fixé par l'État, et ce, au nom de la connaissance fine du territoire qu'ils détiennent. Toutefois cette promotion du couloir réservé par les responsables politiques du centre-droit et de la droite n'est pas le signe d'un amour irrésolu pour les transports collectifs, mais le résultat d'un raisonnement pragmatique, que rend explicite Pierre Billecocq dans son rapport de 1973 : « *le français aime utiliser sa voiture* », mais la taille de l'agglomération parisienne empêche de fonder la mobilité exclusivement sur l'automobile individuelle[162]. En dehors de la zone dense, c'est-à-dire en banlieue, la voiture conserve « *la priorité*[163]. »

Ainsi, c'est une politique entendant suivre une logique cohérente, dépassant celle du coup par coup jusque-là dominante et l'accompagnant d'une répression des pratiques illicites, qui se met en place à compter de 1972-1973. Toutefois, si elle entendait sauver l'autobus, elle contribua à ne plus voir dans ce mode qu'un réseau qui devait ressembler au métro, avec des infrastructures fixes et des vitesses élevées, ce que reprit à son compte la RATP[164]. Ceci au risque de vider les quartiers et les axes secondaires, déjà lésés par la réorganisation de la Libération, de tout transport public et, afin de sauver l'autobus, de le transformer en un autre mode. Ainsi, le plan présenté en 1972 par Maurice Doublet, préfet de la région parisienne, s'appuie sur deux idées directement tirées du modèle du métro, selon la logique de l'étude de l'APUR : isoler presque totalement du reste de la circulation et des encombrements tous les parcours d'autobus à l'intérieur du périmètre réunissant les grandes gares de la SNCF d'une part ; remanier le réseau pour éviter le plus possible les rues trop étroites d'autre part[165]. Le très populaire *France soir* titre alors : « *M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air*[166]. »

---

[161] Voir Billecocq (P.), *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne*, Paris, secrétariat d'État auprès du ministre des transports, 1973, 91 p. et Chérioux (J.), *Rapport sur les couloirs réservés aux autobus dans Paris*, Paris, District de la région parisienne, 1974, 15 p.

[162] Billecocq (P.), *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne*, *op. cit.*, p. 34.

[163] *Idem*, p. 38.

[164] Voir notamment *Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, Paris, RATP, 1974, pp. 4-5.
Ancien n° 2 du District, Jean Vaujour ne tenait pas un autre discours dès 1970 :

> *Faut-il également que le nombre des couloirs soit largement développé, peut-être même que certaines voies soient intégralement réservées aux autobus ainsi qu'aux taxis aux ambulances et aux pompiers, suivant un quadrillage de Paris en surface analogue, en souterrain, au réseau du métropolitain.*
> *Si l'on regarde, en effet, avec attention, un plan de Paris, il apparaît que des itinéraires nord-sud et est-ouest pourraient être établis qui permettraient de traverser la ville sans autres arrêts que ceux des stations et sans priver pour autant les voitures particulières des riverains de l'accès aux garages des rues concernées, selon une procédure relativement aisée à mettre en œuvre.*

(Vaujour (J.), *Le plus grand Paris*, *op. cit.*, p. 190)

[165] Ce plan est par ailleurs véritablement ambitieux, puisqu'il prévoit des protections physiques des couloirs, par plots ou bornes basses et envisage des couloirs protégés situés au centre de la chaussée et non plus en rive. Sur ce plan, dit *plan bleu*, voir notamment Doublet (M.), *Paris en procès*, Paris, Hachette, 1976, pp. 107-108.

[166] « M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air », *France soir*, 3 août 1972.

Critiques et limites du raisonnement par couloirs

Pour autant cette tentation de ne faire reposer la politique des transports *intra muros* que sur les seuls couloirs protégés est dénoncée de l'intérieur de la techno-structure dès la fin des années 1960[167]. Ainsi, le sous-groupe de la Préfecture de police en charge de ces questions préconise une politique très volontariste, visant au report modal de l'automobile vers l'autobus, en traçant un portrait cru de la scène de l'époque : « *la mise en service de nouveaux couloirs – et cela est prévu – n'apporte en tant que telle aucune amélioration à la situation actuelle* » du fait de l'aggravation régulière des conditions de circulation et, surtout, d'un manque d'offre nouvelle sur le réseau d'autobus[168]. Au sein de la RATP, le couloir fait longtemps figure de panacée, ce que critique le préfet de police[169]. Pour lui, si « *ces efforts sont nécessaires [...] il est bien évident qu'ils ne constituent qu'un très mince palliatif par rapport au problème de l'équilibre financier de la RATP* », que seule une réforme tarifaire permettrait d'assurer[170]. Il faut attendre plusieurs années pour que la direction de la RATP, qui a vécu l'ouverture d'un premier couloir comme une véritable victoire politique, porte un regard nuancé sur cet objet[171].

Face aux réalisations en faveur de l'automobile à la même époque, le boulevard périphérique n'étant achevé qu'en 1973, aux projets à l'étude, notamment ceux d'autoroutes souterraines, et aux investissements massifs permettant la réalisation du RER, cette politique des couloirs réservés n'apparaît pas comme véritablement ambitieuse[172]. Le couloir est également un cache-misère dans la mesure où il repousse les problèmes le plus souvent en amont du linéaire protégé, c'est-à-dire au carrefour. Les difficultés s'accroissent avant de pénétrer dans le couloir, les véhicules particuliers étant confrontés à la nécessité de l'éviter, autobus et taxis étant contraints d'y pénétrer[173]. Ainsi, malgré toutes ses qualités, la politique des couloirs se heurte à des obstacles nouveaux, au fur et à mesure de son extension. Le couloir impose en effet de tenir compte des avis, souvent réticents, des riverains et livreurs, et de faire face au mécontentement des automobilistes, alors que des tronçons de moins en moins fréquentés sont équipés de couloirs se trouvant dès lors de

[167] En février 1969, la RATP a présenté deux papiers sur l'intérêt des couloirs et le choix de leur implantation à l'OCDE, avant l'accroissement du nombre de couloirs en 1971. Dans l'un d'eux le directeur du réseau routier remarque que « *les couloirs sont moins inefficaces qu'on peut être tenté de le croire et aussi qu'il ne faut pas attendre d'eux un retournement miraculeux de la situation sur le plan financier* » (APP, DA 830).

[168] Note « *Budget de la RATP, accroissement de la vitesse des autobus* » de Maxime Mignon au préfet de police, *ca.* 1971 (APP, DA 830).

[169] « *Communication sur la priorité à réserver aux transports en commun de surface* » *ca.* 1971 (APP, DA 830).

[170] Lettre du préfet de police au préfet de la région parisienne du 5 février 1971 (APP, DA 830).

[171] Ainsi Maurice Bourgoin, ancien directeur du réseau routier de la RATP, peut-il affirmer en 1992, après s'être retiré des affaires, qu'« *au total, cette solution présente tous les inconvénients d'une solution "tout ou rien". Limitons donc les couloirs à une partie du réseau, celle qui supporte de grandes densités de circulation, à titre d'exemple quand on a plus de soixante ou de cent bus à l'heure* » (Bourgoin (M.), « Propos liminaire », Séminaire *Villes et transports*, 4e séance, « *Régulation des flux : doctrines et projets* », 18 mars 1992).

[172] La lecture de documents internes à la RATP retraçant l'histoire de ces années 1960-1970 permet de constater que les innovations mises en avant sont celles du réseau ferré, bien plus que celles du réseau routier (voir par exemple « 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 12).

[173] Le couloir se rapproche ici de l'automobile, pour qui, comme l'écrit Pierre Sansot, « *le carrefour démystifie la voiture. Elle perd ses pouvoirs imaginaires* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 280).

plus en plus vides[174].

Solution ayant le mérite d'exister, d'être peu onéreuse et rapidement mise en œuvre, le couloir a sa place dans l'arsenal déployé par le gouvernement pour faire face à la crise énergétique de 1973. En effet, parmi les mesures annoncées par le Premier ministre le 30 novembre 1973, les premières concernent directement l'automobile : limitation des vitesses, interdiction des courses automobiles et incitation à l'utilisation des transports en commun. Les instructions que le ministre de l'intérieur républicain indépendant Raymond Marcellin envoie alors aux préfets sont claires : « *renforcer la surveillance des couloirs réservés* » est l'unique action recommandée, le couloir faisant toujours office de réflexe lorsqu'il s'agit des transports en commun[175]. Plus qu'un simple trait de peinture au sol, cet objet offre effectivement un regard nouveau sur l'autobus, bien que focalisé sur le couloir lui-même.

D. Le couloir, une avancée dans les esprits

Aux progrès réalisés sur la voirie elle-même en termes de vitesse et de régularité, teintés de difficultés nouvelles, les accidents, vient effectivement s'ajouter un volet extrêmement important sur lequel les couloirs marquent une véritable avancée : l'image de l'autobus. Ce mode vieillissant, que les médias ne mettaient en scène que pour dénoncer les grèves ou les embouteillages qu'il provoquait, faisait de nouveau la une des journaux en présentant enfin une nouveauté durable[176]. Lui, qui a souffert de n'avoir fait que d'obscurs progrès techniques au cours des années 1950, pouvait mettre en avant un objet visible du grand public comme des cercles techniques, ce qui était un des objectifs d'un directeur du réseau routier comme Louis Meizonnet, objectif que ne partageait pas la Préfecture de police, pour qui il suffisait de faire respecter les couloirs, sans chercher de retentissement particulier. Or le poids de l'opinion publique est primordial[177]. La rupture de 1968 et les évolutions du début des années 1970 ont ainsi permis une généralisation du couloir, dont la création s'est toutefois faite dans un contexte *a priori* peu favorable, les opposants,

[174] En avril 1969, il passe, par heure, de 10 à 97 autobus dans chaque couloir. Ces difficultés expliquent peut-être pourquoi les modélisations théoriques réalisées par la RATP n'ont pas donné de résultat intéressant pour le choix de la localisation des couloirs. Comme l'écrit Maurice Grimaud en 1971 :

> *[La politique des couloirs] a des limites tenant aux réticences de certains élus, aux difficultés matérielles d'implantation (stations de taxis à déplacer, pompes à essence à supprimer, virage à droite à proscrire ou à aménager, etc...). Elle a aussi des limites quant à ses effets et il est à penser que les nouveaux couloirs souvent situés sur des voies parcourues par des lignes moins nombreuses ou dans des sections où ils sont moins nécessaires auront des incidences financières moins marquées. [...] Il est à craindre, enfin, que la multiplication des couloirs entraîne un moindre respect des automobilistes et n'en dégrade l'efficacité.*

(lettre du préfet de police au préfet de la région parisienne du 5 février 1971 (APP, DA 830))

[175] Télégramme du ministre de l'intérieur aux préfets n° 73 570 du 1er décembre 1973 (ARATP, 1R 185).

[176] Comme l'écrit *Combat* à l'ouverture du premier couloir, « *les autobus, près de la retraite, retrouvent une nouvelle jeunesse en pouvant avancer à grande vitesse* » (« La théorie du domaine réservé », *art. cit.*). Voir également, pour ce qui est des images filmées, FI, *Actualités Gaumont, novembre et décembre 1975*. Le même effet de résonance médiatique est notable pour les aménagements mis en place par le maire de Paris socialiste Bertrand Delanoë à partir de 2001.

[177] Pour des coupures de presse sur les couloirs d'autobus, consulter les cartons APP, DB 585 et DB 596. Voir par exemple, « Quai Kennedy, les automobilistes n'ont guère remarqué les nouveaux panneaux : couloir réservé aux bus », *France soir*, 4 août 1965 et « De nouveaux couloirs pour bus à Paris ! », *Paris jour*, 26 mars 1966.

tenants de l'automobile, instrumentalisant les premiers accidents qui y survinrent[178].

Des bandes de roulement aux « *couloirs de la mort*[179] »

Comme toute innovation en matière d'aménagement, les bandes réservées suscitent effectivement les plus vives contestations lorsqu'arrivent les premiers accidents graves. C'est donc après la mort d'une piétonne dans le tout nouveau couloir à contresens de la rue de Rivoli, le 11 octobre 1967, qu'une campagne à l'encontre de ces objets est menée par une partie de la presse qui trouve enfin un argument imparable pour contester l'idée même de couloir[180]. Les critiques sont cinglantes, les journaux titrant sur « *les couloirs de la mort*[181]. » Ce fait divers tragique semble donner raison à Maurice Papon qui n'avait pas retenu l'idée des couloirs à contresens initialement proposée par la RATP. En réalité, il pose surtout la question de l'apprentissage que doivent faire les usagers des évolutions de l'espace public et, plus généralement, de l'accompagnement de l'innovation. Pressés par un deuxième accident, moins grave, en décembre 1967, et fidèles à la logique d'équipement de l'espace public, plus qu'à celle de l'apprentissage ou de la police, les pouvoirs publics installent rapidement des barrières temporaires, puis des chaînes, le long de ce couloir à contresens, renforçant toujours plus une séparation visible des flux[182]. Le jeu sur la scène médiatique a pu donc s'avérer dangereux pour les couloirs et, au-delà de la sécurité, l'objet vient troubler un état de fait en s'inscrivant dans une logique nouvelle de maîtrise de la place de l'automobile en ville.

Un des éléments de reconquête sur l'automobile, symbolique et quantitatif

L'ouverture des couloirs d'autobus s'inscrit en effet dans un ensemble nouveau de « *dispositifs de reconquête sur l'automobile* », déployés pour lutter contre la « *tripe automobile* » que Maurice Grimaud juge relever des valeurs nationales[183]. Le plus symbolique est la création de zones piétonnes d'où l'automobile est exclue, notamment place du Tertre en 1964. Le plus contraignant est probablement le stationnement payant, mis en place tardivement

[178] Pour Alfred Sauvy comme pour l'expert Louis Servant, l'opinion publique est un des facteurs-clés à prendre en compte dans le projet (Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 175 ; Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains », *art. cit.*, *passim*).

[179] « Nous avons gagné ! », *Paris jour*, 12 octobre 1967.

[180] Une femme de 35 ans a voulu traverser la rue de Rivoli à 3,50 m à gauche du passage protégé. Ne connaissant pas le nouvel équipement à contresens, elle a été surprise par l'arrivée, sur sa gauche, d'un autobus de la ligne 85 (Gare du Luxembourg – Saint-Denis (carrefour Pleyel)), qui n'a pu l'éviter et l'a finalement renversée. Le couloir avait été installé le 2 octobre 1967 (« Le feu rouge ne la protégeait pas de l'autobus venant à contre-courant : tuée », *France soir*, 12 octobre 1967).

[181] Expression récurrente de la presse parisienne, notamment présente dans « Nous avons gagné ! », *art. cit.* Voir également « Les couloirs de circulation à contresens en accusation. Une femme est morte victime des "améliorations" de la circulation parisienne », *L'aurore*, 11 octobre 1967, article présentant les lieux du crime, avec un dessin du corps de la victime à terre, un autobus arrivant en arrière-plan. Voir aussi « Tuée par le 85 dans le "couloir" de la rue de Rivoli », *Paris jour*, 11 octobre 1967.

[182] Voir « La distraction d'une jeune institutrice à l'origine d'un second accident dans les "couloirs à contresens" pour autobus de la rue de Rivoli », *L'aurore*, 4 décembre 1967. En revanche, en 1969, aucune collision avec les automobiles n'est mentionnée sur les couloirs à contresens depuis leur création.

[183] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 2, p. 524 ; « *Communication sur la priorité à réserver aux transports en commun de surface* » *ca.* 1971 (APP, DA 830).

à compter d'octobre 1971 sur un secteur central limité[184]. Pour sa part, la création de couloirs supprime des places de stationnement automobile et, plus rarement, des files de circulation, tout en rendant plus difficile l'accès aux garages ou stations-services en rive. Le couloir à contresens est un élément typique de la reconquête contre l'automobile et ses sens uniques. Il permet d'associer à nouveau les itinéraires aller et retour d'une même ligne. Mais il peut également s'agir de retrouver un itinéraire dégagé, comme la rue de Rivoli, alors que l'itinéraire dissocié se trouvait ralenti par la congestion des voies étroites empruntées auparavant.

Cette politique attise donc la colère de porte-parole de l'automobile individuelle, notamment dans les colonnes de *L'auto-journal* et de *L'équipe*. Comme l'explique *Combat* dès 1964[185] :

> *Certains automobilistes "privés" qui utilisent leur voiture dans Paris considèrent la création des "pistes" comme une entrave à la liberté de circuler et même à la liberté tout court. Les plus violents disent qu'ils refuseront d'être voués au métro et à l'autobus.*

Plusieurs réclament la construction de parcs de stationnement aux portes de Paris, mais « *si certains automobilistes se résignent à devoir emprunter un jour les transports en commun dans le centre de la capitale, d'autres qui font profession d'individualisme, refusent d'envisager cette hypothèse*[186]. » La presse automobile appelle à la mobilisation contre ces couloirs qui sont, pour elle, « *un ballon sonde [...]. L'on guette les réactions des automobilistes. Si ceux-ci se montrent passifs, nul doute qu'une nouvelle catégorie de privilèges verra le jour [...]. La fin de la féodalité avait vu celle des privilèges, le XX*ème *siècle les verra renaître*[187]. » Au-delà de ces contestations informelles, le Syndicat national des automobilistes (SNA) engage un recours en annulation de l'arrêté préfectoral créant le couloir, dès mars 1964, en se fondant sur l'illégalité supposée de l'attribution d'une partie de la chaussée à un type de véhicules spécifiques[188]. Recours finalement rejeté par le Conseil d'État mais qui n'empêcha pas l'intensification des critiques lors de la relance du programme par Maurice Grimaud[189].

[184] Voir Couvrat-Desvergnes (M.) et du Crest (T.), « Il y a 30 ans, les premières mises en place du stationnement payant sur voirie », *TEC*, n° 164, 2001, pp. 10-17.

[185] « L'expérience des "pistes" pour autobus est concluante », *art. cit.*

[186] *Idem.*

[187] « La lutte contre les privilèges des couloirs de circulation », *art. cit.*

[188] Il dénonce « *un arrêté illégal. La chaussée appartient à tout le monde* » (*idem*). Le SNA avait déjà obtenu satisfaction en contestant des arrêtés de stationnement réservé. Le conseiller gaulliste André-Yves Breton avait soulevé la question dès le 19 janvier 1964, ce à quoi le préfet de police avait répondu en fondant la légitimité légale des couloirs sur leur cohérence avec les lignes d'action définies en faveur des transports publics, la moindre chaussée par personne occupée par les voyageurs en autobus, qui ne pouvaient donc être qualifiés de privilégiés, et enfin sur deux éléments plus contestables : le caractère temporaire des couloirs, qui fut progressivement abandonné, et leur positionnement particulier vis-à-vis des commerces et riverains, qui ne put être tenu au fur et à mesure de leur généralisation (*Liaisons*, 3 février 1964).

[189] Comme l'a montré Mathieu Flonneau, *L'équipe* attaqua Maurice Grimaud, notamment dans son édition du 26 septembre 1968, l'accusant alors de créer 17 couloirs d'autobus aux dépens de 1 000 places de stationnement ; ce à quoi le préfet de police répondit en expliquant qu'il fallait raisonner sur des modes de transport modernes et non plus sur « *l'autobus à papa* » (Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris*, *op. cit.*, vol. 2, p. 516). Pour la liste de ces couloirs, voir tab. 60, p. 1022.

L'adoption des couloirs par la population parisienne

Mais au-delà de ces contestations venues du monde de l'automobile, les élus parisiens maintiennent leur appui au réseau d'autobus et votent l'extension des couloirs. Cette position est notable puisque les commerçants, classiquement ressentis comme de puissants vecteurs d'opinion par les élus locaux, se mobilisent également contre les couloirs, la Chambre de commerce de Paris s'impliquant dans la contestation de ces nouveaux aménagements. Toutefois, des réticences locales, dans les circonscriptions, sont sensibles, même si les élus sont d'accord sur le principe des couloirs[190]. En banlieue, où le jeu institutionnel est plus complexe, les couloirs sont d'ailleurs d'autant plus difficiles à créer. La volonté politique peut toutefois s'appuyer sur le discours de Maurice Doublet qui n'hésite pas à déclarer au *Figaro* qu'« *il faut avoir le courage d'être impopulaire pour n'être pas, demain, accusé d'imprévoyance. [Il faut] choisir, dans les zones denses, entre l'autobus et la voiture individuelle*[191]. »

Le courage des pouvoirs publics, notamment de Maurice Grimaud, s'avère payant. Contre toute attente, et après quelques années d'appropriation, il semble que l'opinion publique présente une adhésion massive aux couloirs réalisés[192]. Comme l'écrivent en 1973 les préfets de Paris et de police, « *il apparaît une large convergence d'opinions favorables sur l'utilité des couloirs de circulation. Un autre enseignement qui mérite de retenir l'attention est l'absence d'opposition entre les automobilistes et les usagers des autobus*[193]. » Le plus inattendu est que les commerçants, réputés hostiles aux couloirs, se montrent, après leur installation, plutôt favorables à ces objets, à l'image de ce qui s'est passé avec le stationnement payant[194].

[190] Le Conseil de Paris a notamment imposé le démontage des bordurettes de protection qui avaient été testées avenue Franklin Roosevelt (voir p. 602).

[191] *Le Figaro*, 15 novembre 1972.

[192] Une enquête de l'IFOP sur un échantillon des habitants de l'ancien département de la Seine et des commerçants du boulevard Saint-Germain en 1972-1973 fait ressortir les résultats suivants :
- 58 % des usagers utiliseraient davantage l'autobus si celui-ci était plus régulier ;
- 75 % des usagers sont favorables à l'extension des couloirs réservés ;
- 77 % des habitants de l'ancienne Seine leur attribuent une utilité véritable et leur destinent en premier lieu les autobus (89 %), les ambulances et les services de secours (78 %) et, enfin, les taxis (69 %) ;
- 65 % des personnes interrogées pensent qu'il pourrait y avoir un danger pour les piétons ;
- 34 % des personnes interrogées pensent qu'il pourrait y avoir une gêne pour les commerçants riverains ;
- 75 % des habitants sont favorables à l'extension dans un sens ;
- 51 % des habitants sont favorables à l'extension dans les deux sens ;
- 81 % des usagers sont favorables à l'extension ;
- 59 % des usagers sont favorables à l'extension dans un sens ;
- 74 % des usagers et 53 % des usagers occasionnels pensent qu'une telle mesure les inciterait à recourir plus souvent à ce mode de transport.

(communication au Conseil de Paris du préfet de Paris et du préfet de police du 16 juin 1973 (APP, DA 830))

[193] *Idem.*

[194] Comme l'écrivent les préfets, « *la quasi-totalité des commerçants intéressés jugent très utiles ou assez utiles les couloirs réservés. Cette proportion tombe à 33 % chez les non riverains, qui paraissent redouter des difficultés de livraison et une diminution de leur clientèle* » (*idem*). Notons toutefois que le conseiller municipal UDR Jean Chérioux estime en 1974 que « *de nombreuxcommerces, et notamment de luxe, ont disparu après la création de couloirs réservés sur le Boulevard Saint-Michel. La clientèle de ces magasins ne se déplaçant qu'en voiture individuelle n'y venait plus* » (Chérioux (J.), *Rapport sur les couloirs réservés aux autobus dans Paris*, *op. cit.*, p. 10).

Le couloir : objet empirique, objet théorique

Reste à savoir si le couloir est un objet suffisant pour briser le cercle vicieux de l'enlisement de l'autobus. Comme l'écrivait l'économiste Alfred Sauvy, « *pour briser ce cercle, il faut [...] des gestes d'une extrême énergie*[195]. » Certes, le statut du couloir impose aux automobilistes de respecter les autobus, sous peine d'amende[196]. Encore faut-il que la verbalisation ait lieu et, pour l'efficacité du dispositif, que le véhicule soit enlevé. Ce qui nécessite une volonté politique de long terme des forces de police, qui ne fut qu'épisodiquement au rendez-vous, comme lors de la crise pétrolière de 1973[197]. La RATP parvint toutefois à obtenir l'autorisation pour certains de ses agents assermentés de procéder à des constats d'infraction le long des couloirs réservés et aux abords des points d'arrêt[198]. C'est donc un accroissement de sa légitimité que la RATP doit aux couloirs d'autobus, puisqu'elle obtient une part des pouvoirs de police qu'elle a souvent tenté d'usurper.

Plus généralement, le couloir réservé présente l'intérêt de poser concrètement et publiquement plusieurs questions théoriques. Quel doit être l'usage de l'espace public ? Peut-il être réservé en partie à certains usagers ? Comment moduler dans le temps les usages d'un espace contraint ? En réalité, derrière l'autobus se cachent d'autres modes, taxis, livreurs, puis vélos, qui profitent de cette situation pour également apparaître au grand jour et se distinguer d'un flux automobile qui semblait jusque-là homogène dans ses besoins exprimés. Comme l'a expliqué l'ancien directeur général adjoint de la RATP Maurice Bourgoin, « *les problèmes de congestion débouchent* in fine *sur une idée centrale selon laquelle la voirie est un marché qui reste à organiser dans la plupart des cas*[199]. » Le couloir fait également ressortir les tensions à l'intérieur de l'institution, entre les services en charge des transports et ceux en charge de la circulation. Il met en exergue la nécessité d'une approche globale de la politique de la mobilité urbaine et d'une unité unique responsable de cette politique, comme cela se constitue alors en province.

Enfin, dans les débats entre concepteurs, exploitants et pouvoirs publics, l'autobus fait un pas gigantesque lors de la création de couloirs : il présente enfin une infrastructure. Ce mode qui a longtemps été perçu comme souple et sans besoin d'aménagements spécifiques rend explicite le biais de cette conception, ou du moins son obsolescence. Face au réseau ferré, le réseau routier peut désormais présenter des axes visibles, nécessitant une

[195] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 172.

[196] Un flou juridique demeurait toutefois sur les possibles sanctions encourues par les véhicules non autorisés empruntant ces couloirs. En 1969, l'amende pour l'utilisation d'un couloir était de 30 F (30,00 € de 2006) mais s'exposait à contestation.

[197] Citons ici une circulaire de 1973 annonçant un renforcement de l'intérêt porté aux transports en commun : « *ces dispositions traduisent la volonté des pouvoirs publics de privilégier la circulation des transports collectifs et de remédier aux difficultés qu'ont [...] les forces de police urbaine à surveiller, autant que nécessaire, ces axes et emplacements réservés* » (circulaire des ministres de la justice, de l'intérieur et des transports aux préfets du 14 mars 1973 (ARATP, 1R 148)). Des campagnes publicitaires récurrentes au cours des années 1970 incitèrent à un meilleur respect des couloirs, ce qui traduit la faiblesse de l'objet face aux pratiques réelles (voir PRATP, 130 932, 130 923 et 132 782 à 132 787).

[198] Les agents chargés de la surveillance des itinéraires (ACSI) sont autorisés par l'arrêté ministériel du 12 mars 1973 s'appliquant à Paris et dans quelques villes de province (voir p. 1121).

[199] Bourgoin (M.), « Propos liminaire », *art. cit.*

conception de la voirie laissant une place à l'autobus. Mais le couloir, délimité par une bande de peinture, n'est pas une infrastructure véritablement nouvelle et ne peut donc pas jouer sur l'imaginaire de l'aménagement du territoire, encore fort avant le milieu des années 1970. Il présente également aux voyageurs une matérialisation de ses itinéraires précieuse et inhabituelle. La spécificité du réseau routier est toutefois d'être toujours bien plus confronté aux questions d'insertion urbaine et notamment de concertation en vue de l'établissement d'un couloir nouveau, avec riverains, commerçants ou livreurs, ce que, par exemple, le creusement du tronçon central du RER ne nécessite pas.

C'est ainsi que le couloir finit par s'identifier à l'autobus lui-même, aussi bien dans les cercles politiques que techniques. Ce processus se mit peu à peu en place au cours des années 1970. Son apogée est atteint lorsque la direction de la RATP lance, au milieu des années 1980, une campagne de publicité intitulée *Couloirs de bus* présentant deux zèbres aux couleurs des tickets d'autobus courant sur la droite d'un troupeau de gazelles et dont le slogan est : « *à chacun son territoire*[200]. » Paris voit même naître une voie entièrement réservée aux autobus, la petite et méconnue rue de la Tacherie, à partir du 9 mars 1970[201]. Cas exceptionnel et unique jusqu'à la fin du XX^{e} siècle, qui incarne à merveille l'ambition limitée des concepteurs des couloirs.

Mais ces avancées immatérielles en faveur de l'autobus ne sont pas sans danger pour lui. Réserver un espace à des usagers spécifiques conduit chaque mode à se trouver légitime à réclamer sa propre voie, pour des raisons d'utilité publique ou d'efficacité collective[202]. Autre problème naissant, plus interne à la RATP, l'instauration d'une hiérarchie entre les lignes équipées de couloirs et les autres. Cette logique, renforcée par l'opération des *Lignes pilotes*, est une des principales problématiques auxquelles se confronte l'autobus du dernier quart du XX^{e} siècle (voir p. 601). Le couloir pose ainsi la question de la discrimination positive urbaine.

Vers une discrimination positive urbaine ?

Le couloir est un objet porteur d'enjeux sociaux et moraux que cache difficilement une représentation purement technique, attachée au choix des axes à équiper. Il semble d'abord être un objet révélateur. Il rend visible ce qui ne l'était que très partiellement jusque-là : le réseau d'autobus. Au-delà des itinéraires, il expose aux yeux de tous, voyageurs, piétons ou automobilistes, l'exploitation du réseau, ses irrégularités, ses fréquences. Ses promoteurs ont pris le risque de l'image des couloirs vides, avant de la combler en y acceptant les taxis, aux dépens de la vitesse des autobus eux-mêmes. La pression sociale

[200] Voir PRATP, 165 872.

[201] Cette innovation est permanente, du quai de Gesvres à l'avenue Victoria, sur 50 m. Le projet de réservation de la rue du faubourg Montmartre aux autobus est en revanche abandonné à la fin des années 1970.

[202] L'exemple le plus typique de cette évolution est celui des taxis qui obtinrent très rapidement l'ouverture des couloirs à leur propre usage.

pour renforcer la légitimité de ces objets a donc été plus forte que les purs besoins techniques de l'exploitation du réseau. En ce sens, le couloir n'est pas qu'un simple révélateur, il est également un actant, pour reprendre le vocabulaire du sociologue Bruno Latour. Par un effet cliquet, il s'impose à tous, rendant impossible tout retour en arrière par sa présence physique et son influence sur la conception même des modes.

Ces bandes de roulement rendent explicites les tensions de l'espace urbain, en matérialisant la rivalité entre les modes. Elles concrétisent, d'abord par une bande de peinture, puis, au début du XXI^{e} siècle par des séparateurs physiques, une situation que des années de développement automobile ont rendue implicitement délicate. Elles signifient clairement l'opposition entre intérêts automobiles et intérêts des transports collectifs de surface, et, de ce fait, scellent le divorce entre ces modes, engagé autour de la Deuxième Guerre mondiale. Les deux modes s'étant séparés, le couloir incarne l'arbitrage pris entre eux par les pouvoirs publics pour le partage d'un espace restreint[203]. Il présente ainsi la vertu de concrétiser une politique : l'éternelle priorité aux transports en commun, promise par de nombreux décideurs, se trouve là visible sur la chaussée, que ce soit ou non la solution la plus efficace. Une réforme tarifaire, qui n'intervint qu'à partir de 1975 avec la *Carte orange* et sans concerner, *a priori*, l'autobus, eût peut-être eu des résultats très probants, mais ne présentait pas l'avantage d'être aussi lisible. Pour suivre la pensée de l'historien Marc Desportes, soulignons que le couloir n'est pas qu'un partage de l'espace : c'est également un partage du sens[204].

L'ambiguïté de l'objet est caractéristique d'une société qui n'accepte qu'en partie la nécessité d'une évolution de ses pratiques de mobilité. En fondant le report modal sur la répartition spatiale, il est effectivement un avatar très simple de la théorie de l'urbanisme moderne prônant une séparation des flux. Or simultanément, c'est l'application de ces mêmes principes issus de la charte d'Athènes, élaborés sous l'égide de l'architecte et urbaniste Le Corbusier et dont l'urbanisme français s'est largement inspiré au cours des Trente Glorieuses, qui a conduit à la ruine du réseau de surface[205]. Dès lors, ne s'agit-il pas d'un objet dont les origines conceptuelles sont dépassées ou du moins contestées à l'époque où il se généralise, c'est-à-dire après 1968 ? Suivant ici la critique portée par le sociologue Richard Sennett envers l'architecture et l'urbanisme fonctionnels, qu'il accuse

[203] Comme l'écrit l'expert Louis Servant dès 1978, « *si les notions de planification et d'urbanisme sont relativement anciennes, la notion de planification des transports urbains n'est apparue que récemment, avec la saturation de la voirie engendrée par le développement de la circulation automobile* » (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains », *art. cit.*, p. 5).

[204] Comme l'écrit Marc Desportes :

> *La question posée par l'aménagement urbain contemporain est celle du partage du sens avec autrui. Tout aménagement, même le plus pauvre, peut devenir le support d'une signification. Tout aménagement, même le plus complexe, peut être parcouru machinalement, à force d'habitude, par un sujet qui, ne se référant plus à la signalisation, se plaît à relever les détails, sans doute insignifiants pour d'autres personnes, qu'il intègre dans un récit. Mais le sens ainsi élaboré est personnel et ne s'articule plus sur des marques spatiales reconnues collectivement.*

(Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, p. 368)

[205] Voir Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, Paris, Plon, 1943, réédition, Paris, Les éditions de Minuit, 1957, 189 p.

d'associer « *esthétique de la visibilité et isolement social* », nous pouvons considérer le couloir d'autobus comme un parfait exemple de la dépréciation des aménités offertes par un espace public réduit à n'être qu'un lieu de circulation où les uns et les autres se voient attribuer des domaines privés[206]. « *L'espace public est devenu un dérivé du mouvement* », écrit Richard Sennett, ce qui reflète l'influence du métro, qui crée son propre espace, réservé à son propre mouvement[207]. Comme l'explique Pierre Sansot, les Trente Glorieuses ont désacralisé l'espace urbain qui peut dès lors accueillir tout type d'objets, y compris les plus fonctionnels, tels les couloirs d'autobus[208].

Comme tout dispositif de discrimination positive, le couloir est autant un élément en faveur de l'autobus qu'un élément le stigmatisant, c'est-à-dire soulignant le fait qu'il ait besoin d'un traitement de faveur pour être efficace, et suscitant donc la jalousie. Il revêt ainsi un caractère moral très net. Il rappelle la ceinture de sécurité dont Bruno Latour a analysé les missions[209]. Il distingue les modes dont la légitimité à occuper l'espace public est stable ou croissante de ceux dont la légitimité chancelle. Les véhicules d'urgence, qui jouissent d'une indéniable utilité *a priori*, partagent les couloirs avec autobus et taxis dont la légitimité se fonde sur la notion de transport en commun[210]. C'est cette différence, attachée à la surface occupée par voyageur nettement plus qu'à des considérations environnementales, qui renvoie les automobiles individuelles de l'autre côté de la bande de peinture. Les pouvoirs publics montrent donc du doigt les individualistes, punis par l'encombrement de la voirie, pour les opposer aux collectivistes, récompensés par une circulation améliorée.

Mais cette circulation n'est améliorée que par rapport à ce qu'elle était en l'absence de couloir, pas nécessairement meilleure que celle de la chaussée banalisée. C'est une des faiblesses du dispositif. Une lecture sociale du couloir conduirait à distinguer deux clans, ceux qui ne peuvent rouler en automobile, et qui donc prennent l'autobus, mêlés à ceux qui peuvent s'offrir le taxi, opposés à une masse d'automobilistes écrêtée des deux côtés de l'échelle sociale. Reste que le but avoué de cette mesure est un report modal qui doit remplir le couloir et vider la chaussée banalisée. L'objet ne peut donc être théoriquement que provisoire, que son efficacité conduise à un fort report modal, ou que son inefficacité conduise à sa suppression.

Enfin, le couloir mérite d'être rapproché de la théorie du surcode développée par le politiste Lucien Sfez. A l'image de l'application qu'en ont faite le politiste Jean-Marc

[206] Sennett (R.), *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Le Seuil, 1979, p. 22.
[207] *Ibid.*, p. 23.
[208] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 68.
[209] Latour (B.), *Petites leçons de sociologie des sciences*, Paris, La découverte, 1993, 2006, pp. 25-32.
[210] Les problèmes de légitimité et de priorité peuvent être plus complexes lorsque la légitimité des deux services incriminés semble identique, comme dans le cas des conflits entre camions de ramassage des ordures et autobus (voir le carton ARATP, 1R 187). Le cas des vélos, qui ne furent autorisés à rouler dans certains couloirs qu'au début du XXIe siècle est significatif : ils avaient alors acquis une légitimité nouvelle, liée aux préoccupations environnementales.

Offner et l'architecte Agnès Sander à propos de l'opération *Autrement Bus*, il est possible de voir dans cet objet un signe annexe, conçu en fonction de ce que chacun des acteurs en présence pense de l'autre et de ce que l'autre peut comprendre[211]. Le couloir incarne cet échec du dialogue complexe et cette nécessaire simplification, fondée sur la représentation que chacun se fait des autres acteurs. Comme l'explique Lucien Sfez, ce type d'objet finit par l'emporter et par dominer la rationalité : la politique des transports de surface se résume donc au couloir, qui impulse néanmoins une nouvelle dynamique, traduite par le visage neuf que présente l'autobus des années 1970.

III. Nouveaux alliés et nouveaux outils : vers un système d'autobus intégré (1964-1975)

Au-delà des aménagements en sa faveur, l'autobus connaît une phase de modernisation tous azimuts entre le milieu des années 1960 et le milieu des années 1970, reflet d'un mouvement plus large mené sous la houlette des directeurs généraux Pierre Weil, de 1963 à 1971, puis Pierre Giraudet, de 1971 à 1975, à l'échelle de la RATP[212]. Bien que l'histoire généralement présentée par la RATP soit celle du RER, fleuron du réseau ferré et source de fierté, notamment vis-à-vis de l'étranger, le réseau routier connaît un véritable sauvetage alors qu'il pouvait sembler condamné, en tout cas dans sa version purement parisienne[213]. Parmi les mesures et réformes en sa faveur, certaines semblent intrinsèques à l'autobus, d'autres, exogènes, proviennent de la coexistence avec d'autres modes. Le premier champ est illustré par les systèmes de départs automatiques ou de régulation par radio. Le second semble paradoxalement plus riche : *Carte orange*, fortement liée à la création du RER, suppression des receveurs, indissociable de celle des poinçonneurs et chefs de station sur le réseau souterrain, dynamisation de l'entreprise par de nouveaux dirigeants, standardisation du matériel, calquée sur une logique de production commune à l'industrie automobile... Cette décennie marque donc une nouvelle étape dans la conception ferroviaire du réseau d'autobus. Aux réformes liées au personnel et à la relation de service s'ajoute un travail sur le matériel et surtout sur les tarifs et le financement des transports. Ainsi sont rendues possibles des innovations visibles bénéficiant de ces nouveaux outils, telles que les *Lignes pilotes*. L'ensemble de ces innovations est soutenu par une évolution de la mentalité prévalant au sein de la direction et des études de la RATP. La conception qui s'élabore peu à peu est alors celle de l'autobus comme objet commercial, qui, pour être attractif, doit être attentif aux souhaits de ses voyageurs et tente d'en

[211] Offner (J.-M.) et Sander (A.), *Les points-clés d'Autrement bus : des théories à la pratique. Analyse de la mise en œuvre d'une innovation à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 51, 1990, pp. 8-9.

[212] Sur cette phase de modernisation de l'entreprise, voir Mac Killop (F.), *La modernisation de la RATP, 1965-1975*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, École normale supérieure de Cachan, 2002, 147 p.

[213] Les innovations généralement présentées sont la féminisation et le couloir d'autobus (« 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 12).

conquérir de nouveaux par une politique publicitaire inédite.

L'autobus prouve donc qu'il peut s'adapter à une métropole dont le contexte a profondément évolué[214]. Il témoigne d'ailleurs de la vague de modernisation de l'action publique que connaît alors la France[215].

A. Personnel et relation de service, une transformation des métiers

Parmi les réformes les plus visibles par le voyageur, celles concernant le personnel témoignent du souci de la RATP d'adopter un visage moderne. L'ouverture de la conduite aux femmes et la suppression des receveurs entendent effectivement incarner la diversité et la rationalité d'une entreprise soucieuse de son image, autant que prise dans un contexte social.

La féminisation du métier de machiniste

Les femmes n'ont pas attendu le XX^{e} siècle pour travailler, mais ont acquis au cours de cette période une visibilité nouvelle sur le marché du travail. Les Trente Glorieuses, période de plein emploi, ont en particulier accentué l'entrée des femmes sur ce marché, notamment dans les emplois tertiaires[216]. Si cette époque est également marquée par l'image de la femme au foyer, peu de femmes se trouvent réellement en dehors de toute activité de travail, notamment après 1968.

Il en va ainsi des métiers de l'exploitation de la RATP qui participent de cette vague de féminisation. Madeleine Claverie, première machiniste à notre connaissance et saluée comme telle, prit le volant en 1961[217]. Elle mettait ainsi à bas l'idée que la conduite serait réservée aux hommes, peut-être aidée en cela par les progrès techniques de véhicules qu'il ne s'agissait plus de dompter. C'est ainsi une étape que les deux guerres mondiales n'avaient pas réussi à franchir qui l'est finalement, un demi-siècle après la mise en service des premiers autobus, et l'un des héritages du monde hippomobile, incarné par la très masculine figure du cocher, qui se trouve soldé[218]. Certaines analyses psychologiques de

[214] Même si la situation était moins inquiétante à Londres qu'à Paris, il y eut également un renouveau du réseau routier dans la capitale britannique à la même époque. Toutefois, le choix de promouvoir alors un matériel sans impériale ne fut pas apprécié par le public, ce qui explique le relatif échec de ce renouveau.

[215] Voir notamment, pour le cas de la Poste, Join-Lambert (O.), « Au nom de l'usager : les transformations du travail des receveurs des Postes entre 1965 et 1974 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 4, octobre-décembre 2005, pp. 183-204.

[216] Voir notamment Battagliola (F.), *Histoire du travail des femmes*, Paris, La Découverte, 2004, pp. 85-87.

[217] Pour autant, l'ouverture de l'ensemble des métiers de la RATP aux femmes ne fut que progressive. Ainsi, l'école technique de Mozart n'accueillit ses premières élèves qu'en 1976. La première conductrice de métro, Yvonne Brucker, ne prit son premier départ qu'en 1982, de façon simultanée à la disparition du matériel Sprague-Thomson, dont la conduite et le dépannage était jugés trop difficile physiquement pour une femme. L'égalité ne fut symboliquement acquise qu'avec la nomination d'Anne-Marie Idrac à la tête de l'entreprise en 2002.

A Londres, la première machiniste fut recrutée en 1974, tandis que la première conductrice de métro ne le fut qu'en 1978 (Green (O.) et Taylor (S.), *The Moving Metropolis, A History of London's Transport since 1800*, Londres, Laurence King Publishing, 2002, pp. 353-354).

[218] Une femme avait été embauchée comme machiniste lors de la grève de mai 1920, ce qui relativise l'argument selon lequel les femmes n'étaient pas capables de conduire un autobus (voir p. 203).

la fin du siècle estiment que la conduite d'un autobus a pu procurer aux femmes « *un étonnement jouissif tel celui que l'on ressent lors de la découverte d'un pouvoir insoupçonné*[219]. » Il semble au moins probable que le sentiment d'être responsable de dizaines de voyageurs joue en faveur d'une valorisation sociale dont peu de femmes pouvaient se targuer au début des années 1960[220]. Anciennes secrétaires ou anciennes commerçantes, les femmes machinistes sont confrontées aux mêmes difficultés que leurs collègues, tout en se révélant au moins aussi capables qu'eux. Comme le racontent deux d'entre elles au début des années 1980 : « *ça impressionne mais c'est facile. [...] Les femmes le font mieux [que les hommes.] Elles ont une conduite plus coulée : on sent rien* » ; conséquence logique, « *certains [machinistes] font la tête quand ils montent*[221]. »

La disparition des receveurs et receveuses, engagée dans les années 1960, a d'ailleurs renforcé la charge du machiniste devenu machiniste-receveur d'une dimension de service, jugée plus féminine par la spécialiste de la psychologie du travail Livia Scheller[222]. C'est là l'une des conséquences importantes de cette réforme essentielle.

Du machiniste au machiniste-receveur ?

La disparition du receveur des autobus parisiens est effectivement un des événements majeurs de l'histoire du réseau. L'hypothèse que nous proposons d'étudier est que ce poste, supprimé pour des raisons budgétaires, était un élément-clé du fonctionnement social à bord des véhicules. En le supprimant, ou plus exactement en le reportant sur le machiniste, la direction de la RATP a essentiellement cru faire disparaître un agent qu'un valideur pouvait aisément remplacer. La montée des tensions sociales à bord au cours des années 1980, manifestée notamment par ce que les contemporains nommèrent *l'insécurité* et médiatiquement traduite par les agressions d'agents et de voyageurs, n'est probablement pas sans lien avec cette politique, même s'il ne s'agit-là que de l'un des facteurs explicatifs d'un phénomène plus général (voir p. 821).

Le travail incontournable sur la suppression des receveurs reste aujourd'hui encore la maîtrise d'histoire de Marc Prévost, qui a trouvé sa place au sein des pistes de recherches ouvertes par l'opération *Réseau 2000* de la RATP au milieu des années 1980, véritable groupe de recherche pluridisciplinaire ayant tenté d'allier les logiques des sciences sociales et de l'entreprise publique[223]. Nous en synthétisons ici les idées importantes pour la com-

[219] Scheller (L.), *Les bus ont-ils un sexe ? Les femmes machinistes : approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 108, 1996, p. 118.

[220] De ce point de vue, le réseau routier de la RATP se montre plutôt en avance sur son époque, au regard de la féminisation d'autres fonctions ou carrières. Par ailleurs il se montre même plus progressiste que les femmes elles-mêmes, puisque 39 % des femmes interrogées par *L'Express* en 1972 déclarent ne pas vouloir être conduite par une machiniste (Raitière (A.), « La Française devient majeure », *The French Review*, vol. 48, n° 1, octobre 1974, p. 62).

[221] FI, *Deux conductrices de bus à Paris.*

[222] Scheller (L.), *Les bus ont-ils un sexe ?*, *op. cit.*, p. 125.

[223] Prévost (M.), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 8, 1985, 172 p.

préhension du devenir de l'autobus au tournant des années 1970, et le complétons par quelques éléments.

Il convient d'abord de noter que les charges de personnel constituent le principal poste du réseau de surface, et qu'à charges égales, son offre est quatre fois moindre que celle du réseau ferré[224]. L'idée de réduire ces charges est donc ancienne et explique que la politique de suppression des receveurs, de 1965 à 1974, ne soit que la systématisation de tentatives récurrentes et limitées d'introduction de services à un agent depuis 1924, dans un contexte où la question de la productivité de l'exploitant est devenue cruciale, au vu des déficits qu'il cumule et en raison de la désaffection des voyageurs pour le réseau *intra muros* (voir fig 122, p. 586)[225]. Les expériences d'exploitation à un agent menée par la STCRP puis la RATP avaient démontré qu'il était indispensable d'adapter trois critères : le matériel, la tarification et la perception[226].

On vient de mettre en circulation de nouveaux autobus sans receveurs. Le voyageur oblitère lui-même son ticket au moyen d'un des deux appareils composteurs installés sur la plate-forme avant et placés sous la surveillance du conducteur. (Wide World.)

Fig. 122 – *Annonce de l'introduction de services à un agent (1931)*[227]

Or la tarification est très longtemps restée complexe et inapplicable par un machiniste seul, les essais de tarif unique n'ayant jamais rencontré un vif succès, puisque souvent jugés trop élevés pour les petits parcours qui forment une clientèle importante du réseau

[224] *Ibid.*, p. 24. L'offre est alors estimée en PKO.

[225] Il y a eu trois tentatives principales (*ibid.*, pp. 39-43). La première fut la mise en service, en 1924, d'autobus de petit gabarit, MAT 2 et KX 1, à un agent et tarif unique, qui disparaissent après quelques mois, sans raison apparente. En 1931, des TN 4 A1 à tarifs simplifiés sont introduits sur le réseau. Seuls étaient admis les voyageurs munis de tickets. L'entrée latérale des autobus avait imposé de placer tous les points d'arrêt sur la droite. L'opération est un succès du point de vue de la circulation et de la perception. Mais la presse et les voyageurs sont mécontents, notamment de l'obligation d'avoir un ticket avant de monter et du faible nombre de bureaux de vente, refus plus général du concept de carnets de tickets. L'expérience fut suspendue sur les longues lignes à fort trafic et maintenue, de façon marginale, en banlieue où la clientèle est plus souvent abonnée, essentiellement sur les lignes à faible trafic jugées déficitaires. Enfin, en 1961, furent mis en service les *bus bleus*, assez rapidement retirés du service, en 1965 (voir p. 512).

[226] Des services à un agent, au tarif avantageux, avaient d'ailleurs été exploités à Londres à la fin du XIX^{e} siècle (Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, p. 84).

[227] Kolb (J.), « Ceux qui filoutent la S.T.C.R.P. », *Police magazine*, 21 juin 1931.

d'autobus. Le passage au matériel à un agent est donc resté très marginal jusqu'aux années 1960, pour l'essentiel en banlieue[228]. Ce n'est qu'à partir de 1967 que la RATP entre dans une phase de productivité pendant laquelle l'exploitation à un agent devient le modèle à atteindre par souci d'économie[229]. Des sollicitations extérieures jouent alors en faveur de la suppression des receveurs, notamment le rapport Nora rédigé en 1967 et visant une meilleure productivité dans les entreprises publiques[230]. Par ailleurs, les travaux de l'Union internationale des transports publics (UITP) montrent que le mouvement de suppression des receveurs s'engage en Europe au cours des années 1960 et y incitent en fournissant des lignes à suivre par les exploitants[231].

Les autobus à poste fixe, puis les PGR, autobus de moindre capacité, ont constitué une transition vers l'exploitation d'autobus standards à un agent, que la direction appréhendait. De même, l'équipement progressif en matériel à un agent, d'abord en banlieue, a permis d'habituer la population en exploitant les lignes parisiennes à l'aide de ces véhicules les jours fériés. La suppression des receveurs se fait donc en douceur et s'achève en 1972 à Paris et en 1974 en banlieue. Ce succès est d'autant plus étonnant que les syndicats étaient initialement opposés à l'opération, à la fois pour défendre les receveurs et pour ne pas alourdir la tâche des machinistes. L'habileté de la direction réside dans la prime qu'elle accorda aux premiers machinistes-receveurs, dès les années 1950, ce qui lui permit de trouver des candidats nombreux à la fonction et plaça les syndicats sur le terrain de la revendication en faveur d'une augmentation de la prime et non plus de la contestation du principe[232]. Ainsi, parmi les receveurs, seul un mouvement de grève mineur et éphémère vit le jour en 1970.

Cette réforme présente toutefois plusieurs sources d'étonnement. Les économies espérées n'ont ainsi jamais été chiffrées. Plus étonnant encore, la réforme s'inscrit dans un contexte difficile pour les autobus, tout en ayant pour conséquence prévisible une nouvelle baisse de leur vitesse commerciale, du fait d'un ralentissement des échanges aux arrêts. Elle ne semble donc pas aller de soi et suppose que la direction, notamment Pierre Weil, a pris un certain risque en s'engageant sur ce terrain.

Que devinrent les 4 500 receveurs en poste en 1967 ? Les syndicats obtinrent de multiples garanties et concessions pour leur reclassement, grâce à un protocole d'accord signé en 1970. Certains receveurs furent recrutés comme machinistes afin de combler les besoins liés au ralentissement des rotations dû à la réforme elle-même. D'autres furent mutés au

[228] Après la guerre, l'arrivée de matériel à un seul agent en banlieue avait été saluée par une nouvelle appellation : *les cars*. Si ce surnom peut s'expliquer en raison du dessin des véhicules alors mis en service, proche de celui des cars interurbains, il traduit aussi l'idée que l'autobus s'entendait comme un matériel à deux agents et que sans receveur, ce n'était plus vraiment un autobus.

[229] Prévost (M.), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, *op. cit.*, p. 47.

[230] Ce rapport propose des mesures (exploitation à un agent sur le routier et sur le ferré, suppression des chefs de station, vente et contrôle automatique des billets…) qu'un tract syndical dévoile (*ibid.*, p. 58).

[231] *Ibid.*, p. 64.

[232] *Ibid.*, p. 81.

ferré, souvent en remplacement de travailleurs temporaires employés en permanence. Ce passage en souterrain et dans un anonymat plus prononcé a pu en faire souffrir beaucoup.

Quant aux machinistes, ils le restèrent lorsque l'autobus roulaient et devinrent receveurs aux arrêts, ce rôle étant réduit à sa simple fonction de vente et de vérification passive de la validité des titres de transport. L'exploitation à un agent impose la mise en place d'un appareil de validation que les voyageurs doivent utiliser à leur montée à bord. Afin d'assurer un contrôle par le machiniste-receveur, cet appareil émet un signal sonore à chaque validation[233]. Parmi les nouveaux machinistes-receveurs, la présence des receveurs est regrettée en raison de l'ambiance qu'ils contribuaient à créer à bord, et également du point de vue de la sécurité. Mais ils sont aussi sensibles à la valorisation de leur fonction, désormais enrichie d'un volet commercial[234]. Cette réforme débouche pourtant sur une déshumanisation du réseau, aggravée par la volonté parallèle de la direction d'externaliser au maximum les fonctions de vente de tickets et par l'introduction, au cours des années 1980, des autobus articulés à bord desquels le passager, qui peut monter par n'importe quelle porte, peut voyager sans voir l'agent[235]. Le machiniste-receveur semble donc redevenir un simple machiniste. Un mouvement que l'augmentation des tensions à bord conduit à réorienter à la fin du XX^{e} siècle[236]. La suppression des receveurs fait donc entrer dans un processus cyclique qui voit le machiniste assumer, nettement ou de façon moins marquée, la fonction antérieurement tenue par son collègue.

Si une certaine nostalgie est palpable – mais peut-il en être autrement lors de l'évocation d'une carrière révolue ? – les anciens receveurs que nous avons interrogés ne jugent pas la disparition de leur métier de façon négative[237]. De l'avis général, cette réforme a surtout rendu l'exploitation plus lente, ce que l'introduction de la *Carte orange* est venue compenser. Le métier de receveur étant physiquement difficile il n'est pas véritablement regretté par ces retraités, d'autant qu'ils ont, pour la plupart d'entre eux, exercé un autre métier, souvent machiniste, après quelques années passées à faire la recette. Aucun ne mentionne de problèmes particuliers liés à la transition, opérée en douceur et sur le long terme.

La nostalgie du receveur est donc plutôt alimentée par les anciens voyageurs. Ceux que nous avons interrogés citent souvent le receveur, ou plutôt la receveuse, comme étant une figure importante de leurs trajets parisiens et dont ils ont ressenti l'absence. De leur

[233] L'appareil imprimant et perforant BC 30 employait un système de perforation complexe permettant de varier la position des trous centraux et de l'encoche latérale sur le ticket. Ce dispositif permettait de repérer les tickets n'ayant pas été validés ensemble, comme l'imposait la tarification par sections. Sur cet appareil, voir *Instruction professionnelle relative aux appareils de validation des tickets et coupons de cartes hebdomadaires*, Paris, RATP, 1971, 12 p.

[234] Prévost (M.), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, *op. cit.*, p. 111.

[235] En 1970 furent installés des distributeurs automatiques dans les terminus.

[236] Les différentes opérations mises en œuvre par la RATP, des *Grands frères* des années 1980 à la *Bus attitude* du début du XXI^{e} siècle, passent par le retour d'une seconde présence humaine à bord et visent à une pacification des relations entre les voyageurs, le machiniste et la régie.

[237] Entretiens collectifs.

point de vue, la disparition des receveurs est complète et les machinistes n'ont aucunement repris leur rôle. Ce qui prouve que le receveur n'avait pas qu'une fonction de perception mais rendait bien d'autres services. Comme nous l'a affirmé une ancienne voyageuse, sans receveur « *ce n'est plus la même chose*[238]. » Ce n'est effectivement plus la même conception de l'autobus qui guide les décisions de l'exploitant, comme l'illustrent les choix opérés en termes de matériel.

B. A nouvelle époque, nouveau matériel

Aux transformations du service s'ajoutent les transformations du cadre dans lequel il s'exerce, c'est-à-dire des véhicules eux-mêmes. Imprégnée de la logique automobile, la modernité passe alors par la standardisation du matériel, véritable succès, tandis que la tentative d'introduire des autobus à étage s'avère être un échec patent.

Le standard et la fin de la plate-forme

Sur le plan du matériel, la standardisation, actée le 19 décembre 1963, est en marche avec l'adoption généralisée du standard, Berliet ou SAVIEM[239]. Elle eut durablement des conséquences profondes dans la conception même du réseau, dont toutes les composantes devaient être semblables, pour des raisons de maintenance comme d'exploitation. La principale victime de cette politique est la plate-forme arrière, que des raisons de sécurité, de sens de circulation à bord et d'exploitation à un agent ont conduit à sacrifier. Dès lors, au fil des années s'accrut la nostalgie d'une époque révolue qu'incarnait ce que la romancière Louise de Vilmorin qualifia alors de « *yacht de gavroche*[240]. »

Pour l'heure, l'autobus fait de nouveau rêver[241]. Comme émanation collective de l'automobile, à l'image de ce qu'est l'avion de ligne, sous la plume de Maurice Grimaud en 1968, il doit être « *commode* », proche du domicile et du lieu de destination, « *fréquent* », « *rapide* » et « *confortable* », « *car si l'on trouve sur l'avion collectif un très bon siège, de la musique douce, des boissons rafraîchissantes et le sourire d'une hôtesse, pourquoi le "bus" de demain ne ferait-il pas lui aussi sa conversion pour séduire sa future clientèle !*[242] » Des tests visant à améliorer le confort furent ainsi réalisés, les innovations se heurtant à l'inertie de certains voyageurs et à la difficulté de l'essai en exploitation,

[238] Entretien avec M^me^ Robillard.

[239] Sur ce point, voir Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 2, pp. 375-410 et Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière*, *op. cit.*, p. 34.

[240] de Vilmorin (L.), *Promenades et autres rencontres*, Paris, Gallimard, 2000, p. 36. Pour un extrait plus complet, voir p. 1113.

[241] C'est à bord de ce nouveau véhicule que, pour le personnage incarné par Jean Carmet et son python, « *se produit le grand événement qui peut changer une vie et même deux* », connotation positive chez un vieux garçon (FI, *Gros câlin*).

[242] Grimaud (M.), « La circulation à Paris », *art. cit.*, p. 9. Le préfet précisait également que « *pour ceux auxquels les exigences de leur profession ou leurs moyens financiers feront souhaiter un transport plus individualisé, il y aura le taxi* » en proposant une distinction allant du « *mini-taxi* » ou « *maxi-taxi* » (*idem*).

c'est-à-dire sujet aux critiques de tous[243]. Des SC 10 équipés en sièges individuels et non en banquettes, signe visible de l'individualisation du service, et proposant un siège pour bambin et un coffre à bagages furent également essayés en 1975[244].

Ainsi, s'il n'en est pas l'exacte incarnation, l'autobus standard domine toutefois la seconde moitié du XX^{e} siècle parisien et français, puisque le modèle fut développé et adopté à l'échelle nationale, avant de connaître, parfois, une seconde vie dans des pays économiquement moins favorisés, souvent d'anciens territoires colonisés, comme le Vietnam (voir fig. 123, p. 590). Le large succès de ce modèle peut s'expliquer par sa polyvalence et sa fiabilité, si bien qu'il a été l'une des clés du renouveau de l'autobus. Au contraire, son dérivé à étage, qui a suscité des espoirs de l'administration, a connu un lourd échec.

Fig. 123 – *Deux images d'autobus standards à Hanoï (1994)*[245]

L'échec de l'autobus standard à étage ou Paris n'est pas Londres

L'une des voies du renouveau de l'autobus parisien aurait effectivement pu passer par l'introduction, en 1966, d'autobus à étage[246]. Cet épisode méconnu illustre la volonté de l'administration d'imposer à la RATP certains choix qu'elle ne voulait pas suivre et la capacité de résistance de l'exploitant. Les autobus à impériale avaient disparu de la chaussée parisienne avant la Grande Guerre (voir p. 180). L'idée refit surface au cours des Trente Glorieuses afin de permettre l'accroissement de la fréquentation sur certaines lignes où les autobus étaient complets, sans accroître les frais de personnel, d'autres villes européennes se lançant également dans le même type de programme[247]. A Paris, il est

[243] Il en est ainsi de l'essai de sièges au dossier trop incliné vers l'arrière mais supposés être plus confortables en 1975 dont l'historien Louis Chevalier se plaint (voir p. 1120).

[244] Voir Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 122 et « Mise en service de deux autobus prototypes "Confort" », *BID*, pp. 46-47, janvier 1975.

[245] A gauche : au bord du pont Long Biên à Hanoï en 1994 (PIAURIF, IA 30 989) ; à droite : rue Trần Hùng à Hanoï en 1994 (PIAURIF, IA 30 979).

[246] Nous nous fondons ici sur la maîtrise d'histoire d'Adrien Delassus (Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière*, *op. cit.*).

[247] Un mouvement similaire était noté à l'époque en Allemagne où Berlin se trouvait rejointe par d'autres ville dans le choix d'exploiter des autobus à impériale (Goldstein (C.), « Suspensions pneumatiques au salon de Francfort », *Autocar et cargo routier*, n° 319, octobre 1959, p. 110). De même, des villes italiennes comme Turin, Rome et Naples s'intéressaient également aux autobus à étage au début des années 1960 (« Autobus italiens et... », *Autocar et cargo routier*, n° 326, mars 1961, p. 46).

avancé par la tutelle de la RATP, autorité organisatrice et ministère des transports, alors même que l'exploitant émet des réserves très prudentes sur cette forme de véhicules.

Après des essais, l'autobus à étage est finalement lancé en 1966, sur fond de grand battage médiatique[248]. *Le Figaro*, *Le Parisien*, *L'Aurore* et *France soir* en font leur une ; la revue professionnelle *Autocar et cargo routier* affirme en titre que « *nos pères avaient raison* », en renvoyant à l'époque hippomobile[249]. L'autre référence est mentionnée par *Tintin*, journal destiné à la jeunesse, qui n'hésite pas à publier un article intitulé « *Paris, à l'heure de Londres*[250]. »

Comme le couloir réservé, l'autobus à étage incarne de façon visible la volonté d'innovation du réseau routier portée par l'administration. Les véhicules sont des autobus standards Berliet dotés d'un étage couvert[251]. Reste que cette impériale est de piètre qualité, trop basse et laissant aux passagers peu de vue sur la ville, tandis qu'elle ne permet pas d'améliorer la fluidité du trafic. Dans l'imaginaire parisien, monter à bord de l'autobus c'est un plaisir rapide et fluide que ne permettait pas un étage dont l'escalier intérieur était très raide. Les parcours moyens, réputés plus courts à Paris qu'à Londres, incitent d'ailleurs à ne pas y monter. Il imposait également d'élaguer les itinéraires, ce qui s'inscrit en décalage avec l'idée traditionnelle d'un autobus qui ne laisse pas de marque sur l'espace public. Différents mouvements à l'encontre de ce mode se font jour, *Le Monde* annonçant même que les autobus à impériale seraient en cours d'abandon à Londres[252]. Ressentie comme imposée par les pouvoirs publics, l'impériale ne trouve pas sa place à la RATP. Les remarques négatives à son encontre formulées en interne s'avèrent finalement justifiées : lenteur des échanges aux arrêts, manque d'envie de monter à l'impériale des voyageurs... Mais la clé du problème est la volonté de la RATP de promouvoir des autobus articulés, quand la Préfecture de police était réticente à ce nouveau type de véhicules, jugé, *a priori*, plus encombrant. L'expérience des impériales s'achève donc en 1977 sans le moindre regret du côté de la RATP.

Cet échec reflète la nécessité que rencontre chaque nouveau modèle de respecter des éléments contextuels, fondés sur les pratiques et la configuration urbaine autant que sur les habitudes culturelles et la vision établie des acteurs, voire leurs *a priori*. Ce que confirme, de façon positive, la réussite d'une autre innovation originale, celle du standard

[248] Pour des images d'autobus à étage, voir FI, *Des chemins dans la ville* ou FI, *Comment en sortir ?*

[249] *Ibid.*, p. 82.

[250] *Idem.*

[251] La direction de Berliet, qui ressentait le patron de la RATP, Pierre Weil, comme lui étant hostile, a vu dans la construction de ces autobus à impériale une façon de conserver une part du marché parisien et s'est donc pliée aux exigences contradictoires de ses clients. Le choix des lignes équipées fut dicté par une logique d'offre, la ligne 94 (Gare Montparnasse – Levallois), retenue, ayant une forte fréquentation, mais également par une logique d'exploitation, de dépôts et d'itinéraires, ce qui explique que la ligne 53 (Opéra – Porte d'Asnières), peu fréquentée, ait été également équipée. Ces deux lignes étaient remisées au dépôt de Clichy. Par ailleurs, une rumeur interne à la RATP parle d'un autobus à étage qui serait rentré dans un pont vers Asnières, le machiniste n'ayant pas été assez attentif à la hauteur de son véhicule, ce dont nous n'avons pas trouvé trace.

[252] *Ibid.*, p. 83.

à plate-forme.

Le succès de l'autobus standard à plate-forme ou Paris reste Paris

La mise en service d'autobus standards à plate-forme arrière ouverte, au milieu des années 1970, constitue en effet un exemple d'innovation contextualisée autant que de prise en compte des voyageurs par l'entreprise. Elle est fortuite. Un véhicule ayant subi une avarie à l'arrière fut transformé en standard à plate-forme par les agents de Championnet, sous l'influence de ce mythe parisien[253]. Le véhicule roule d'abord sur la ligne 21 à l'automne 1975[254]. L'analyse qui en est menée par la RATP fait ressortir le fort potentiel que possède cet objet existant alors en un unique exemplaire[255]. Une très grande majorité des voyageurs trouve que la plate-forme est très positive, qu'ils l'utilisent ou non, et ce, sur le long terme, c'est-à-dire sans effet de nouveauté. La plate-forme procure une « *sensation de liberté* », crée une « *ouverture sur la ville* », propose un « *volume organisé, mieux réparti* », permet d'améliorer la station debout et offre un choix au voyageur[256]. Son utilisation est très spécifique : 17 % des voyageurs s'y rendent, à 65 % des hommes et à 69 % des moins de 35 ans[257]. Les conditions climatiques sont les principales raisons à la désertion de la plate-forme, si bien qu'en hiver, le taux d'utilisation tombe à 8 %[258]. L'effet de la plate-forme sur l'appréhension de l'autobus est très net : lorsque la RATP fait noter sur 10 ses véhicules par des voyageurs, le standard classique obtient 5,8, celui à plate-forme 7,6[259].

La RATP dispose donc d'un objet très intéressant au moment où elle cherche à réhabiliter l'arrière des autobus souvent peu occupé par les voyageurs, à trouver une meilleure organisation interne à bord afin d'éviter les heurts et à promouvoir le réseau routier. Un déploiement de ces véhicules est donc prévu sur l'ensemble des *Lignes pilotes*, mais doit se restreindre à la seule ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) en raison de difficultés d'exploitation diverses. Toutefois, la RATP étudie la généralisation de ces autobus en se fondant sur l'analyse des pratiques et du ressenti des voyageurs[260]. Mais, sans qu'une explication simple puisse être avancée, le phénomène demeure marginal et seules quelques lignes, notamment la ligne 29 (Gare Saint-Lazare – Porte de Montempoivre), en furent équipées. La hausse de fréquentation liée à la plate-forme ne s'est pas avérée aussi élevée que ce que semblaient annoncer les enquêtes qualitatives initiales. Reste que cet autobus

[253] Voir fig. 157, p. 778. Pour des raisons de sécurité, il n'a pas été possible de créer une entrée directe par l'arrière sur la plate-forme, à laquelle on accédait donc par l'intérieur du véhicule.
[254] Voir « Essai d'un autobus à plate-forme arrière ouverte », *BID*, septembre 1975, p. 39.
[255] *Test d'un autobus à plateforme extérieure*, Paris, RATP, 1975, 9 p.
[256] *Ibid.*, p. 5.
[257] *Ibid.*, p. 4.
[258] *L'autobus à plate-forme en hiver*, Paris, RATP, 1976, p. 3.
[259] *Test d'un autobus à plateforme extérieure*, *op. cit.*, p. 8.
[260] *Étude sur l'évolution de la satisfaction des voyageurs à la suite de l'équipement progressif de la ligne 20 en autobus à plate-forme*, Paris, RATP, 1976, 11 p.

si particulier, qui ne fut diffusé qu'à quelques dizaines d'exemplaires, connut une utilisation médiatique, institutionnelle et sentimentale bien plus forte. Le *Plan d'entreprise 1978-1983* le qualifie de « *balcon sur la Ville* », en plein apogée de la standardisation du parc[261]. La RATP met finalement en avant ce qui n'est qu'une exception[262]. L'orientation choisie en matière de matériel roulant est effectivement bien la standardisation intense, ce qui contribue à donner un visage unique au parc de la RATP, à l'image de ce que fit, simultanément, la *Carte orange* en matière tarifaire.

C. Tarification, organisation et financement : la puissance du levier tarifaire

C'est effectivement à l'aube des années 1970 qu'exploitants et pouvoirs publics développent de nouveaux modes de financement et de tarification. Dès 1959, une réforme importante avait eu lieu, celle de l'ORTP, qui déboucha sur la création d'un nouvel organisme chargé de l'organisation des transports en région parisienne, le STP[263]. Parallèlement, à la RATP, l'idée de planifier le développement de l'entreprise, de son activité et de son organisation émerge dès 1972, notamment sous l'impulsion du rapport Nora et de la planification d'État. Son plan d'entreprise fut appliqué dès 1974, puis régulièrement renouvelé. Autant de dispositifs qui offrent à de nouveaux objets financier, le versement transport, et tarifaire, la *Carte orange*, la possibilité d'éclore.

Le versement transport ou la conception traditionnelle de la mobilité comme étant professionnelle

Depuis 1967, l'État tentait d'imposer une politique de vérité des prix inspirée intellectuellement par le rapport Nora et financièrement par le fait que la couverture des charges de la RATP étaient de moins en moins assurée par les recettes de trafic, qui n'en représentent plus que 40 % au début des années 1970[264]. Un fonctionnement par contrats de programme est donc engagé, tandis que se fait jour l'idée que l'État ne doit garantir que le financement du réseau ferré et de quelques lignes d'autobus principales, les collectivités locales devenant financièrement responsables de l'essentiel du réseau routier[265]. La solution vient plutôt d'un recours au secteur privé par la création du versement transport. Cette taxe, payée par les entreprises de plus de neuf salariés afin de financer le développement

[261] Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière*, *op. cit.*, p. 75.

[262] De même, lors de la disparition des SC 10, en 2002, le standard à plate-forme joua un rôle dans l'opération « *Au revoir les SC 10* » bien au-delà de sa réalité quantitative dans le parc de la RATP (*ibid.*, p. 144).

[263] Sur ce point, voir Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, pp. 104-105. Le STP est créé par l'ordonnance n° 59-151 et le décret 59-157 du 7 janvier 1959, modifiés à plusieurs reprises, notamment par les décrets 68-438 et 68-439 du 13 mai 1968. Cinq représentants du Conseil de Paris y siègent. Le préfet de la région parisienne l'anime, le contrôle et en préside le conseil d'administration.

[264] Voir Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 23, 1987, p. 17.

[265] Ces idées sont notamment défendues par les plans du vice-président du STP, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Paul Josse, en 1970 et du ministre des transports, Jean Chamant, en 1971 (Cherki (E.) et Mehl (D.), *Les nouveaux embarras de Paris*, *op. cit.*, pp. 13-14).

des transports collectifs, fut instaurée par la loi du 12 juillet 1971 en région parisienne, puis diffusée en province[266]. La vision sur laquelle elle repose est que les déplacements sont avant tout dus aux besoins professionnels, idée récurrente depuis le XIX^{e} siècle qui trouve donc ici une nouvelle concrétisation.

Cette innovation fut un tel succès, les pouvoirs publics ayant l'impression de disposer ainsi d'un manne financière tant recherchée depuis des décennies, que son utilisation s'est progressivement banalisée en venant combler le déficit des transports publics[267]. Alors que le législateur voyait dans ce versement transport un outil permettant de compenser les réductions tarifaires imposées à la RATP et destinées aux salariés, cette taxe tend en réalité à n'être qu'une source de financement conventionnelle, permettant d'effacer les pertes des réseaux et notamment celles dues à la *Carte orange*, qui n'est pas utilisée que par des salariés. Le voyageur paye une part toujours plus faible des coûts de transport, quand le contribuable national et régional et les entreprises participent toujours plus à cet effort[268].

Dans le cas de l'autobus, l'utilisation du versement transport est donc une véritable aubaine financière, puisque le réseau routier demande, comparativement au réseau ferré, peu d'investissement mais connaît de lourds déficits d'exploitation. La situation de l'autobus parisien se trouve même paradoxale, puisque les utilisateurs de l'autobus, qui ne sont pas majoritairement en déplacement professionnel, bénéficient d'un service dont les coûts d'exploitation sont en partie assurés par les entreprises, théoriquement contraintes de financer les investissements des réseaux de transport destinés à leurs salariés.

Un même décalage est perceptible pour l'innovation tarifaire majeure qu'est la *Carte orange*, témoignant d'une ambiguïté récurrente, celle de la distinction entre les déplacements professionnels et ceux d'une autre nature, dans la conception des réseaux, des horaires ou des tarifs.

La *Carte orange* au secours involontaire de l'autobus

L'autobus enraya la chute vertigineuse de sa fréquentation grâce à une solution tarifaire issue de son alliance avec le réseau ferré et de la dimension régionale de la métropole parisienne. Dotée d'un nouvel outil, le RER, l'agglomération dut inventer un dispositif tarifaire capable de le rendre aussi efficace que possible. Ce fut la *Carte orange*, titre de

[266] Cette taxe n'est pas obligatoire, l'autorité organisatrice pouvant choisir de la percevoir ou de s'en passer sur sa zone de compétence. Ce fonctionnement est une exception française. Sur le versement transport, voir notamment Lefèvre (C.) et Offner (J.-M.), *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*, Paris, Celse, 1990, p. 114 et Offner (J.-M.), « Les transports urbains, entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire 2002 des collectivités locales*, 2002, pp. 169-184.

[267] Les critiques à son encontre se sont fait progressivement jour, dépassant un consensus initial. Voir, par exemple, Darbéra (R.), « Pourquoi il faut aussi penser du mal du versement transport », *Transports*, n° 341, mai-juin 1990, pp. 301-305.

[268] Voir Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP*, *op. cit.*, pp. 41-42.

transport permettant d'utiliser l'ensemble des réseaux de transport en commun, RATP et SNCF, *ad libitum*, en l'échange du paiement d'un forfait mensuel. L'historiographie n'est pas très riche sur le sujet, à l'exception des travaux de l'historien Michel Margairaz[269]. Nous ne considérons ici que les effets de ce titre sur le réseau routier.

Lancé en 1975, à la suite d'une décision prise par un comité restreint présidé par le Premier ministre gaulliste Jacques Chirac, ce nouveau titre s'inscrit dans un mouvement plus global de mensualisation des salaires, engagé par Georges Pompidou et qui rendait obsolète la carte hebdomadaire préexistante[270]. Il reprend la logique des tickets métro-bus lancés en 1968 et valables sur les deux modes. C'est également une réponse aux mouvements de voyageurs dont les principales revendications étaient tarifaires depuis le tout début des années 1970. Le PSU et LO avaient ainsi lancé l'idée d'une « *carte unique de transports payée par les patrons* » dès 1970[271]. Son système de tarification par zone reprend une idée avancée dès 1938 par Pierre Sémard et Gaston Auguet, élus communistes de la Seine, et qui avait également été étudiée par le cabinet de Jean Berthelot sous Vichy (voir p. 329)[272].

Ce titre, d'abord prévu pour les déplacements professionnels, en cohérence avec le versement transport, s'avéra avoir une utilisation bien plus large et diversifiée. Comme l'illustrent les publicités accompagnant le lancement de la *Carte orange*, l'ambition était de doter la population d'un moyen simple d'utilisation du RER à l'échelle régionale. Ainsi que l'explique François de Combret, conseiller à l'Élysée au président de la République de centre-droit Valéry Giscard d'Estaing, dès février 1975, « *elle constitue un progrès appréciable pour les plus défavorisés : les bénéficiaires de cette décision seront en effet les banlieusards, pour lesquels le coût du transport sera d'autant plus allégé qu'ils font des trajets plus longs et plus compliqués*[273]. » Pourtant, le mode à qui elle a le plus profité est probablement l'autobus *intra muros*. Elle lui a permis de retrouver les voyageurs qui jugeaient plus préférable d'aller à pied plutôt que de payer des trajets perçus comme onéreux pour les plus courts d'entre eux[274]. Dès novembre 1975, les porteurs de *Carte orange*

[269] Voir notamment Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 145-147 et Margairaz (M.), « La carte orange, signe et facteur de mobilité urbaine en Île-de-France dans les années 1970 », Colloque *Évolution de la mobilité et des pratiques urbaines dans le Paris du XX^e siècle*, Université Paris VII Denis Diderot, RATP, janvier 2006.

[270] Le comité restreint s'est tenu le 13 février 1975 (note FC/355 du conseiller François de Combret au président de la République du 14 février 1975 (AN, 5/AG3/2 261)).

[271] Cherki (E.) et Mehl (D.), *Les nouveaux embarras de Paris*, *op. cit.*, p. 15.

[272] Dans une note de 1940, Jean Berthelot évoque l'idée d'une tarification fondée sur trois zones : le « *noyau parisien* », la « *couronne de la proche banlieue* » et la « *grande banlieue* » (note NS/289 du secrétaire d'État aux communications au président du Conseil des transports parisiens du 22 décembre 1940 (AN, AJ/72/414)).

D'autres agglomérations faisaient usage d'une grille tarifaire par zones dès le milieu des années 1950, comme Hambourg et Oslo.

[273] Note FC/355 du conseiller François de Combret au président de la République du 14 février 1975 (AN, 5/AG3/2 261).

[274] La comparaison entre le prix à payer pour voyager à bord d'un véhicule de transport en commun et l'économie procurée par le même trajet parcouru à pied est une pratique ancienne, qui se trouve, par exemple, sous la plume du dramaturge Georges Feydeau, dans sa pièce *L'homme économe*, en 1886 : « *lorsque j'ai une course à faire..., je vais toujours à pied, moi ! Et quand je suis pressé, le premier omnibus qui passe, je ne le prends pas !... Seulement je cours après. J'arrive aussi vite et ça ne me coûte pas un radis ! Voilà la fortune !* » (Feydeau (G.), *Théâtre complet*, Paris, Bordas, 1989, vol. 4, p. 712).

représentent ainsi 53 % des voyageurs à bord des autobus *intra muros*, contre respectivement 33 % et 34 % à bord des métros et RER ; sur les 90 voyages par mois effectués par un porteur de *Carte orange*, 29 le sont en autobus, contre 33 en métro ; 88 % des cartes vendues comportent la zone centrale, ce qui reflète la structure pendulaire des déplacements, mais fournit à l'autobus urbain un avantage nouveau[275]. A bord des autobus parisiens, le transfert lié à la *Carte orange* est estimé à 285 000 voyageurs quotidiens en février 1976 : 56 % sont d'anciens piétons ; 32 % d'anciens automobilistes[276]. Parmi ces nouveaux venus, 46 % utilisent l'autobus urbain, qui est le mode qui en bénéficie le plus[277]. Dès le 21 octobre 1975, une dépêche de l'agence France presse (AFP) intitulée « *Rush sur les autobus* » avait constaté qu'« *un phénomène presque oublié a fait sa réapparition, les files d'attente aux arrêts d'autobus*[278]. »

L'innovation tarifaire s'avère donc payante pour le réseau routier, qu'elle qu'ait été initialement la motivation du développement de la *Carte orange*. Elle tranche en cela avec la réforme de 1967. Couloirs réservés, nouveau matériel et titre de transport adapté aux besoins forment donc les trois piliers du renouveau que connaît l'autobus au tournant des années 1970. Néanmoins, plusieurs éléments viennent compléter ce trio et présentent la caractéristique, nouvelle, d'être particulièrement visibles sur l'espace public et par le voyageur, contribuant ainsi à changer l'image de l'autobus.

D. Une modernisation visible

En effet, le réseau d'autobus, de 1964 à 1975, enregistre de nombreuses innovations palpables et identifiées par les voyageurs, des nouvelles aubettes aux départs automatiques (voir fig. 124, p. 597). La RATP a effectivement pris conscience de l'importance des questions d'image et du caractère intégré du système qu'elle exploite. L'illustration de cette évolution est le développement d'un programme cherchant à synthétiser l'ensemble des innovations sous le nom de *Lignes pilotes*.

Une innovation : la mise en scène des innovations

Effectivement, les pouvoirs publics, et notamment la RATP, ont le souci de mettre en scène les innovations, inspirés peut-être par le manque de communication qui caractérise la période précédente. La *Carte orange* est lancée à grand renfort de publicité, une première pour un titre de transport à Paris. La RATP, qui s'engage simultanément

[275] « Les premiers résultats de la carte orange », *BID*, janvier-mars 1976, p. 10.

[276] Deschamps (J.), « Expérience "carte orange" en région parisienne », *BID*, novembre-décembre 1978, p. 18.

[277] Le phénomène se confirme, puisque, en 1987, trois déplacements sur quatre des porteurs de *Carte orange* concernent Paris, un sur deux se faisant dans Paris *intra muros* (*La clientèle des transports en commun en région parisienne et l'utilisation des divers titres de transport*, Paris, RATP, 1987, p. 43). Pour les cartes des zones 1-2, 60 % des trajets font appel au métro, 30 % aux autobus (*ibid*, p. 45).

[278] Dépêche AFP/230 du 21 octobre 1975.

[279] AMTUIR. Un dispositif de régulation des départs est visible devant l'abri modernisé, dit AML.

Fig. 124 – *Le terminus modernisé de la porte de Saint-Cloud (1971)*[279]

dans une politique de communication nouvelle vante d'ailleurs les différents aspects de sa modernisation, d'abord le RER, dont les infrastructures sont plus impressionnantes, mais également l'autobus, même si parmi les éléments mis en avant, aux côtés de la *Carte orange* et des couloirs réservés, le PGR et l'autobus à étage sont des échecs, tandis que la suppression des receveurs semble pour le moins discutable.

Signe d'une certaine réussite, la presse relaye l'idée d'une modernisation. Ainsi, le commentaire des actualités Gaumont de 1975 « *on ne faisait rien depuis longtemps, ça change...* » vient souligner le lien existant entre le turbotrain, le standard SC 10, les nouvelles gares, la vitesse du RER et l'utilisation de l'informatique[280]. Malgré cela, la canicule de 1976 rappelle aux voyageurs et machinistes l'archaïsme de certains éléments du réseau, tels que les couloirs d'attente au soleil ou le poste de conduite au-dessus du moteur à bord des standards et PGR[281]. Des défauts du système qui ont survécu à une volonté de modernisation tous azimuts.

Améliorer la circulation, compléter les couloirs

Sur le plan de la circulation, d'autres mesures que l'ouverture de couloirs sont engagées. En 1965, les limites de la zone d'interdiction de stationner autour des points d'arrêt, jusque-là simplement indiquées sur le trottoir, sont matérialisées sur la chaussée le long de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon). Le nombre de véhicules en infraction a ainsi pu être réduit de 80 %. L'exemple est suivi en banlieue, puis, par la Préfecture de police à Paris[282]. Suivant la logique des couloirs à contresens, les autobus obtiennent

[280] FI, *Actualités Gaumont, novembre et décembre 1975.*

[281] INA, *Journal télévisé de 20 h d'Antenne 2*, 6 juillet 1976.

[282] Une première expérience de « *dégagement de l'itinéraire* » est conduite à la demande de la RATP par la Préfecture de police de la porte de Versailles au Pont-Neuf à partir du 9 octobre 1967. Il s'agit de mettre en place de nouvelles mesures de restriction du stationnement et de mieux réprimer le stationnement abusif. Parallèlement, le service des lignes 39 (Gare

également le droit d'être le seul mode à tourner à gauche dans certaines voies, permettant ainsi un meilleur dégagement des carrefours. Une politique de mise en cohérence des passages de bennes à ordures et des autobus est également engagée pour éviter l'attente de ces derniers derrière ces premières à la pointe du matin. La Ville de Paris se saisit progressivement du problème de la congestion, en discutant puis adoptant son premier plan de circulation en 1975-1976. Mais ce n'est pas que sur la chaussée que des mesures sont prises. Sur les trottoirs également, la priorité accordée aux autobus se concrétise par l'édification de nouveaux et nombreux abris.

Abris d'autobus ou panneaux publicitaires, la solution Decaux apportée aux points d'arrêt

Effectivement, au fur et à mesure du développement de l'automobile, qui protège du froid, du vent et de la pluie, le manque d'abris aux points d'arrêt se fait toujours plus sentir, ce que reflètent les plaintes de passagers (voir p. 1118)[283]. C'est pourquoi, au milieu des années 1960, la RATP porte un intérêt nouveau à l'information des voyageurs et à la qualité du mobilier du réseau présent sur l'espace public[284]. Néanmoins le coût d'installation et, surtout, d'entretien de tels dispositifs constituait une charge que la RATP n'était pas prête à payer, estimant d'ailleurs que ce mobilier urbain relevait de la responsabilité des communes desservies. La vision traditionnelle d'un réseau routier sans infrastructure a également joué dans la construction de ce point de vue. Ainsi, si plusieurs communes de banlieue ont équipé certains points d'arrêt en abris, la situation à la fin des années 1960 était très peu satisfaisante à Paris *intra muros*.

L'offre qu'a alors formulée Jean-Claude Decaux, patron d'une petite entreprise de supports publicitaires que l'interdiction de l'affichage sur les routes et autoroutes par le ministre des finances Valéry Giscard d'Estaing risquait de ruiner, trouva donc un écho très favorable auprès des communes de la région parisienne et de Paris elle-même[285]. Très rapidement, il obtient, *via* la SOPACT, la concession d'aubettes pour le réseau d'autobus. Au début des années 1970, les nouvelles aubettes sont ainsi généralisées, arrondissement par arrondissement, malgré les tentatives d'opposition d'une concurrence largement dépassée[286]. L'idée de ces *Abribus* est d'avoir recours à la publicité pour financer leur fonctionnement. Idée qui semblait initialement saugrenue aux trois entreprises dominant alors

de l'Est – Issy-les-Moulineaux), 70 (Hôtel de Ville Pont de Grenelle) et 89 (Gare d'Austerlitz – Vanves (lycée Michelet)) est renforcé. Vitesse et régularité sont ainsi améliorées (« *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968, p. 21 (ARATP, 1R 184)).

[283] Voir le carton ARATP, 1R 289.

[284] Voir notamment « *Note sur la signalisation des arrêts d'autobus et des itinéraires desservis* », 21 mai 1964 (ARATP, 1R 251). La mise en sens unique de nombreuses voies, depuis le début des années 1950 avait d'ailleurs incité l'exploitant à améliorer la qualité des informations fournies aux voyageurs.

[285] Sur Jean-Claude Decaux, voir Carmona (M.), *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985, pp. 19-45.

[286] Le modèle Decaux se heurte toutefois à certaines limites, notamment l'esthétique protégée des lieux prestigieux, comme les Champs-Élysées où se trouve finalement interdite l'installation d'abris comportant de la publicité en 1974 (lettre 319/EP du directeur de l'architecture au préfet de Paris du 18 janvier 1974 (AN, F/21/141)).

le marché de l'affichage, Avenir, Dauphin et Giraudy, mais qui assura la fortune de Jean-Claude Decaux. Divers services, notamment des cabines téléphoniques, furent également installés sur ces abris. Parallèlement, Jean-Claude Decaux met en place une stratégie permettant d'éviter la mise en concurrence en équipant les villes d'objets brevetés. Ce qui permet à l'inventeur d'un système de se targuer d'être celui du mobilier urbain en général, oubliant un peu rapidement les aménagements parisiens et londoniens du XIX^{e} siècle, voire tout simplement les distributeurs de numéros d'ordre que la STCRP avait employés comme supports publicitaires[287].

L'un des paradoxes du système est que l'aubette publicitaire est valorisée par l'automobile, puisque c'est bien une partie importante de l'audience visée par les panneaux placés de façon orthogonale au flux des voitures. L'autobus tire ainsi profit du développement de la circulation. Dès lors, la logique qui règle la disposition des points d'arrêt est celle de la publicité[288]. Les aubettes doivent donc être visibles pour les automobilistes avant tout, alors qu'elles devraient l'être pour les piétons, potentiels utilisateurs de l'autobus, ce qui peut toucher à l'absurde. Cet arrangement entre une puissance publique incapable d'équiper son réseau d'autobus d'abris en nombre suffisant et un secteur privé qui trouve une solution pour les financer a notamment profité à Jean-Claude Decaux, qui s'est imposé à Paris comme dans de nombreuses autres villes comme « *le seigneur de la colonne Morris, l'as du nettoyage urbain* », voire le « *pape des abribus*[289]. » Ce gaulliste convaincu fut d'ailleurs très proche du pouvoir municipal parisien dans le dernier quart du XX^{e} siècle[290]. Indirectement, il illustre la renaissance de l'autobus depuis les années 1970, puisqu'il a réussi à faire fortune grâce à ce mode de transport[291].

L'aménagement des points d'arrêt voit le voyageur être progressivement pris en compte. En 1981, la RATP ne les conçoit plus en tant que simples éléments techniques. Elle leur reconnaît une « *fonction "signal", signifiant de la présence de l'autobus* » et une « *fonction "information" permettant au voyageur d'utiliser l'autobus et le réseau*[292]. » Les besoins en infrastructure de l'autobus sont pleinement reconnus, ce que traduit une logique de points de réseau, répondant mieux à la vision des voyageurs, qui succède à une logique de lignes,

[287] Sur le système mis en place, voir *ibid.*, p. 39. « *En 1964, Jean-Claude Decaux invente le Mobilier Urbain* » peut-on lire sur le site internet de l'entreprise en 2008 (`http://www.jcdecaux-mu.fr`).

[288] « *Afin de faciliter l'installation d'abris publicitaires de la SOPACT, certains arrêts d'autobus ont dû être déplacés* » (lettre du directeur du réseau routier de la RATP au directeur de la voirie parisienne du 10 octobre 1980 (ARATP, 1R 252)).

[289] Toscer (O.), « Decaux : les secrets du roi de la rue », *Le nouvel observateur*, 10 novembre 1999 ; « Vu dans la presse », *Tour d'horizon bus*, 13 mai 2005.

[290] Il aurait par exemple offert à l'adjoint gaulliste au maire de Paris Alain Juppé des panneaux sur les Champs-Élysées à la veille des élections de 1993 (Toscer (O.), « Decaux : les secrets du roi de la rue », *art. cit.*).

[291] En 1998, une campagne de sept jours sur les abribus à Paris coûtait 416 F (72,45 € de 2006) par face. Le chiffre d'affaires annuel de JC Decaux sur cette activité à Paris peut donc être estimé de 50 à 100 millions de F (8,701 à 17,416 millions d'€ de 2006) (« *Décision n° 04-D-32 du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More group France contre les pratiques du groupe Decaux* », Paris, Conseil de la concurrence, 8 juillet 2004, p. 20).

[292] « *Le point d'arrêt. Eléments pour l'établissement d'un Cahier des Charges* », 7 mai 1981 (ARATP, 1R 252). Parmi les indications que doit comporter « *l'"arrêt idéal"* », citons « *l'information générale sur le "mode d'emploi" de l'autobus avec en particulier l'indication de la tarification* » (*idem*).

issue de l'exploitation[293]. Le voyageur entend effectivement généralement rallier un point d'arrivée depuis un point de départ et non emprunter telle ou telle ligne. Néanmoins, les aubettes ont nécessité un apprentissage de la part des voyageurs comme, probablement, des piétons, comme en atteste cette lettre d'un voyageur adressée pourtant en 1986 à la RATP[294] :

> *J'ai le regret de vous faire part de ma colère suite aux nombreux accidents dans les abrits bus dûs aux baies vitrées non matérialisées.*
> *Utilisateur irrégulier [...] de la ligne n°20, j'ai été le témoin d'une bonne dizaine d'accident de personnes agées et autres s'écrasant la face contre la baie vitrée parallèle à la chaussée après être descendu de l'autobus face à l'abrit bus.*
> *[...] Je souhaite que mon insistance accompagnée de celle d'autres usagés et futur victime, permette enfin d'éviter ses accidents dont vous portez la responsabilité malgré cette soustraitance.*

D'un point de vue de plus long terme, et comme le laisse entendre cette plainte, l'ambiguïté s'installe entre la RATP, qui est naturellement associée aux aubettes par la population, et la société concessionnaire, dont l'existence est connue. En revanche, le concédant réel, la Ville de Paris, n'apparaît pas. La RATP, qui répond par exemple à cette lettre en assurant avoir prévenu la SOPACT mais tout en soulignant que la gestion des aubettes n'était pas de son ressort, tient un discours pour partie incompréhensible pour ses voyageurs : elle est dépossédée de son propre système faute d'avoir voulu l'assumer.

La poursuite des innovations d'exploitation

Ainsi, la modernisation est hétéroclite, passant aussi bien par l'installation d'abris ou la pose de panneaux d'information que par le déploiement du système des départs automatisés ou de la liaison radiotéléphonique entre les véhicules et les postes de commandement. Toutefois, l'arrivée d'outils de régulation électroniques est vécue comme la phase de rationalisation en interne, la technique étant parée d'un caractère novateur très fort[295]. Ainsi, à partir de 1964, des appareils de régulation des départs sont installés sur la voie publique[296]. Avec la mise en place de la commande centralisée de départ et de systèmes d'aide à l'exploitation, il n'est plus impératif d'être à bord pour réguler la ligne. Dès lors, les radiotéléphones mettent à bas le prestige symbolique des chefs de ligne, relevant de la maîtrise en ligne aussi appelée *haute maîtrise*, au rôle devenu obsolète, face à la maîtrise en dépôt, formée des régulateurs désormais en liaison directe avec les machi-

[293] L'opération *Autrement Bus*, à partir du milieu des années 1980, confirma cette logique, l'une de ses lignes directrices étant de « *privilégier la vision du voyageur* » (Offner (J.-M.) et Sander (A.), *Les points-clés d'Autrement bus*, *op. cit.*, pp. 20-21). Sur *Autrement Bus*, voir p. 819.

[294] Lettre de Peyrot à la RATP du 27 février 1986 (ABUS, Ligne 20).

[295] Par exemple, une collaboration avec le Centre de gestion scientifique de l'École des Mines, notamment avec l'ingénieur Claude Riveline afin d'optimiser la gestion des lignes d'autobus, est engagée (voir les échanges à ce propos en 1969 (ARATP, 1R 289)).

[296] En 1969, des visiteurs londoniens doutaient de l'utilité réelle du dispositif, du moins pour les lignes peu fréquentes de banlieue, en avançant l'idée que les régulateurs londoniens étaient plus efficaces sans aide électronique (« *Public transport and parking developments in Paris with particular reference to bus lanes - note of visit by G.L.C./L.T.B. offices in april 1969* », avril 1969 (NA, MT/106/314)).

nistes. La direction de la RATP prend elle-même conscience des limites de la liberté des autobus par le développement d'un système de *contrôle automatique du mouvement des autobus*, par le biais de bornes posées le long des itinéraires[297]. La régulation passe donc par des dispositifs rappelant la logique ferroviaire.

L'intérêt se porte également sur les pôles d'échanges, dont la médiocrité était patente (voir p. 481). Une véritable politique de coordination se met en place, notamment grâce à la refonte de grands pôles, comme celui de Montparnasse, au cours des années 1970[298]. L'ouverture du RER pousse également à réfléchir sur la conception de ses gares. C'est ainsi que des dispositifs temporisateurs des correspondances entre le RER et le réseau routier sont installés au début des années 1970, puis étendus en certains points de correspondance avec le métro[299].

Les autorités administratives et l'exploitant ont donc déployé de multiples outils permettant d'améliorer le service offert aux voyageurs. Ils peuvent paraître dispersées mais trouvent leur cohérence dans l'idée, appliquée à partir de 1973, de créer un réseau de lignes dotées de l'ensemble de ces innovations et capables de donner du réseau routier un visage moderne, les *Lignes pilotes*.

Les *Lignes pilotes*, premier réseau principal de surface ?

Au sein de la RATP, au tournant des années 1970, Louis Meizonnet et Maurice Bourgoin comprennent qu'il n'est pas possible de se contenter de la politique des couloirs et que l'autobus doit s'inscrire dans un système plus global[300]. L'idée d'expérimenter ce que pourrait être un service de qualité sur un petit nombre de lignes est retenue sous les termes *Lignes pilotes* et votée par le Conseil de Paris en juin 1973. Il s'agit de se fonder sur les nouveaux outils : autobus standard, couloirs protégés, services à un agent...[301] Peut-être en raison de l'expérience malheureuse des *bus bleus*, le choix est fait de promouvoir un réseau suffisamment important pour dépasser un seuil critique, soit finalement sept lignes[302]. Sillonnant largement la zone centrale délimitée par les gares, chacune en

[297] Le système s'appelait SECAMA (système expérimental du contrôle automatique du mouvement des autobus).

[298] Voir, par exemple, « Aménagement définitif du terminus d'autobus de la gare Montparnasse », *BID*, juin-juillet 1974, pp. 40-41.

[299] Note RATP/RM/7 803 du 11 juin 1971 (ARATP, 1R 45).

[300] Sur les *Lignes pilotes*, voir notamment « Amélioration du service sur huit lignes d'autobus au centre de Paris : lignes pilotes », *BID*, septembre-octobre 1973, pp. 21-23 et « Lignes pilotes, dixième anniversaire », *ELL*, n° 68, décembre 1983, p. 25.

[301] Un projet de réorganisation du réseau d'autobus *intra muros*, fondé sur le repli des lignes sur des axes équipés de couloirs, avait été soumis aux autorités de tutelle par la RATP. Mais l'accueil réservé aux propositions initiales, prévoyant la création de 136 km de couloirs nouveaux et leur protection par une bordurette, avait été mitigé.

[302] La RATP avait initialement proposé 10 lignes, auxquelles furent soustraites les lignes 32 (Gare de l'Est – Porte de Passy), 43 (Gare du Nord – Neuilly), 49 (Gare du Nord – Porte de Versailles) et 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes), aux itinéraires jugés trop difficiles à équiper en couloirs. Les lignes 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) et 91 (Bastille – Gare Montparnasse) furent donc ajoutées au projet, la ligne 28 (Gare Saint-Lazare – Porte d'Orléans) devant être finalement retirée en raison de plusieurs chantiers de longue durée la concernant. Les sept lignes finalement retenues desservent au moins deux gares chacune : 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), 21 (Gare Saint-Lazare – Porte de Gentilly), 27 (Gare Saint-Lazare – Porte de Vitry), 38 (Gare de l'Est – Porte d'Orléans), 68 (Place de Clichy – Montrouge), 81 (Gare du Luxembourg – Porte de Saint-Ouen) et 91 (Bastille – Gare Montparnasse).

desservant au moins deux, elles sont équipées de couloirs sur une part importante de leur itinéraire[303]. Il s'agit d'un système « *"en site propre" qui permet d'extraire l'autobus des encombrements dont il n'est pas responsable*[304]. » Mais la véritable innovation des *Lignes pilotes* est de proposer un produit nouveau, identifié par un nom, une signalétique rouge et blanche et un logo spécifiques (voir fig. 125, p. 602)[305]. Aux couloirs s'ajoutent un souci d'information des voyageurs et de modernisation du matériel, les lignes étant toutes dotées d'autobus standards[306].

Fig. 125 – *Logo des* Lignes pilotes *(1974)*[307]

Les lignes sont progressivement lancées à l'automne 1973. Pleinement intégrée au concept, la politique de communication adoptée par la RATP à l'occasion est radicalement novatrice. Pour la première fois, l'entreprise multiplie les moyens pour faire connaître son nouveau produit : conférence de presse, publicités, dépliants d'information... Gage de l'appui de la Préfecture de police, des policiers cyclomotoristes sont spécialement affectés à la surveillance de leurs couloirs, à raison de 2,5 km par agent[308]. Le taux de stationnement illicite chute ainsi de 9 véhicules au kilomètre en septembre 1973 à 3,7 en juin 1974[309].

Plusieurs difficultés viennent toutefois perturber les premiers mois d'exploitation, notamment des accidents graves le long des couloirs. L'obligation, votée en 1974 par le Conseil de Paris à l'instigation des élus conservateurs du secteur, de démonter les bordurettes légères en plastique initialement expérimentées avenue Franklin Roosevelt et ayant provoqué de multiples accidents liés à la surprise des automobilistes constitue un virage important dans la conception des couloirs[310]. La RATP n'osa plus, dès lors, proposer une

[303] A l'ouverture des *Lignes pilotes*, le taux d'équipement en couloirs varie de 46 à 76 % contre 51 à 85 % prévus dans le plan initial (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains, expériences françaises et étrangères », *art. cit.*, p. 88).

[304] « Amélioration du service sur huit lignes d'autobus au centre de Paris : lignes pilotes », *BID*, septembre-octobre 1973, p. 21.

[305] Pour des images des *Lignes pilotes*, voir FI, *Comment en sortir ?* et FI, *Actualités Gaumont 1975*.

[306] Les points d'arrêt des *Lignes pilotes* furent ainsi dotés d'informations jusque-là très peu présentes comme l'indication des fréquences ou des horaires de passage après 21 h.

[307] « Aujourd'hui... l'autobus de demain », *RI*, novembre 1974, p. 3.

[308] Communication au Conseil de Paris du préfet de Paris et du préfet de police du 16 juin 1973 (APP, DA 830).

[309] « *L'expérience des lignes pilotes* », octobre 1974 (AN, 5/AG3/2 264).

[310] A ce niveau de l'avenue Franklin Roosevelt, les autobus avaient une vitesse moyenne à l'heure de pointe de 3,7 km/h, ce qui suscita cette expérimentation (compte rendu SRE/DIT du 12 octobre 1972 (AP, 30 WR 44)). La bordurette était signalée par une borne de béton surmontée d'une lanterne rouge. De nuit, les automobiles s'y encastraient régulièrement. Un soir, une voiture s'est même trouvée projetée dans la trémie du métro à proximité. La bordurette dut être enlevée le lendemain (entretien avec Gilbert Thibal).

protection physique de ces espaces avant plusieurs années, préférant obtenir l'élargissement de couloirs existants[311].

La vitesse commerciale initiale des *Lignes pilotes* était de l'ordre de 9,5 km/h à la pointe du soir, l'objectif ambitieux étant d'atteindre 13 km/h. Mais la réalité est plus dure : au 1er juillet 1975, le gain de vitesse n'est que de 5 % en moyenne. Si les couloirs ont permis une indéniable réduction des irrégularités et ralentissements, les arrêts sont plus longs en raison du succès de l'opération. En effet, après un an, les lignes enregistrent 20 % de voyageurs supplémentaires. Une étude réalisée peu après l'ouverture des trois premières lignes montre que 18,50 % des voyageurs sont des nouveaux clients tout en insistant sur les problèmes de fidélisation de la clientèle[312]. Les nouveaux venus proviennent à 45 % du métro, à 33 % d'autres lignes d'autobus et à 21 % de voitures particulières[313]. L'étude montre d'ailleurs que les nouveaux voyageurs perçoivent plus favorablement que les anciens les avantages des *Lignes pilotes*, qu'ils associent à un idéal de service. Plus intéressant encore, elle révèle que les utilisations se font largement en dehors des heures de pointe et pour des motifs personnels, alors que l'ensemble de l'opération, calquée sur la logique ferroviaire, s'intéressait aux heures de pointe.

Malgré ces premiers résultats, au bout d'un an, seuls 15,3 km de couloirs ont été créés, ce qui est en recul par rapport au projet initial de 30 km pour 10 *Lignes pilotes*. L'expérience demeure toutefois très positive pour le réseau routier. Les *Lignes pilotes* permettent de dépasser la politique réduite au seul couloir. Dispositif plus complet qu'un simple aménagement d'itinéraire, cette opération jette les bases de la politique mise en œuvre par la RATP depuis les années 1970, celle de la construction d'un objet commercial. Pour autant nombre d'idées alimentant le concept des *Lignes pilotes* étaient déjà présentes dans l'épisode des *bus bleus*, notamment la distinction d'un service différencié du reste du réseau. Le projet des *Lignes pilotes* a pour lui d'avoir été réalisé avec une ampleur plus large que celui des *bus bleus*, et, probablement, d'être fondé sur une meilleure intuition, le couloir s'avérant plus efficace que l'autobus de faible gabarit. Reste que l'expérience fut brouillée voire occultée par l'arrivée d'un outil d'une efficacité bien meilleure encore, la *Carte orange*, ce qui conduisit à ne pas prolonger l'expérimentation, pourtant intéressante en termes de système global de transport qu'elle constitue. Le chevauchement des innovations a rendu complexe la compréhension des mécanismes.

Cette expérience reste pourtant l'un des premiers signes d'une évolution qui s'accentue au long des années 1970 : la volonté de faire de l'autobus un objet commercial, identifié, doté de logos, de slogans, de caractéristiques proches de celles de produits de nature plus

[311] « *Nos efforts tendent à obtenir désormais que les couloirs soient plus larges, ce qui rendrait leur utilisation plus aisée* » (note RATP/R/6 991 du 31 mai 1977 (ARATP, 1R 289)).

[312] *Résultats d'une première étude sur l'attraction des "lignes pilotes" 21, 27 et 81*, Paris, RATP, 1973, 2 p.

[313] Ce report de l'automobile est très similaire à celui obtenu par les *bus bleus* (voir p. 515).

banale. Un tournant commercial qui attache une importance toute particulière à la place et à l'avis des voyageurs eux-mêmes.

E. La construction d'un objet commercial

L'épisode des *bus bleus*, au début des années 1960, avait effectivement marqué les esprits par son échec commercial, les désirs supposés des voyageurs ayant été devancés plutôt qu'analysés par des enquêtes. La nécessité de fonder l'action sur une meilleure connaissance des pratiques et aspirations de la clientèle fait donc son chemin au cours des années 1960. Combinée aux nombreuses innovations menées au cours des années 1964-1975, elle débouche sur l'idée de faire de l'autobus un objet commercial. Cette conception devient progressivement celle de la direction générale sous l'impulsion de Pierre Giraudet, qui succède à Pierre Weil en 1971, et s'inscrit, pour reprendre les termes de Michel Margairaz, entre « *logique technicienne* » et « *logique commerciale*[314]. »

L'autobus bénéficie de cette nouvelle approche prévalant à la RATP et fait également l'objet d'un développement commercial visant à conforter et améliorer les avancées acquises par les réformes en cours. Ce produit entend séduire les voyageurs, mais également les décideurs, la RATP se positionnant, au cours des années 1970 en tant que force de proposition et *lobby* au sein des instances régionales, c'est-à-dire non plus comme une administration à qui tout devait être acquis mais comme une entité devant convaincre ses interlocuteurs de la justesse de ses propos et engageant des actions en ce sens[315]. C'est donc une véritable révolution qui s'opère dans sa rhétorique. Ainsi peut-on lire dans les colonnes du journal interne, *Entre les lignes*, en 1983 : « *vendre du transport collectif, ce n'est pas vendre un produit tout à fait comme les autres, même si les méthodes de marketing utilisées sont souvent semblables à celles de la commercialisation d'un bien quelconque*[316]. »

Le lancement d'une politique commerciale aussi conceptualisée et clairement affichée rappelle les débuts de la STCRP[317]. Il est indéniable qu'à l'époque cette compagnie a développé une offre commerciale foisonnante, travaillant simultanément sur les services et l'image des transports de surface. En revanche, les méthodes employées diffèrent largement. Quand la STCRP tentait de connaître les aspirations de ses voyageurs en testant de nouvelles lignes et de nouveaux services, quitte à les retirer, souvent trop rapidement, la RATP fait le choix, au cours des années 1970, de recourir aux sciences sociales, enquêtes

[314] Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 141. Pierre Giraudet est directeur général de décembre 1971 à décembre 1975

[315] Voir Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, p. 258.

[316] « Les transports au quotidien : comment vit-on ses déplacements? », *ELL*, n°66, octobre 1983, p. 8. Le même article précise d'ailleurs la notion de *marketing* : « *science qui par la mise en œuvre de techniques appropriées permet d'avoir une bonne compréhension du comportement de sa clientèle et des déterminants de ses choix : ses besoins, ses mobiles, ses habitudes* » (*ibid.*, p. 21).

[317] Rappelons que la STCRP possédait une direction de l'exploitation commerciale (voir p. 215).

et sondages. Se trouve alors en jeu la place que doit réserver le système au voyageur, plusieurs forces tendant à le recentrer, ou du moins à le laisser croire.

Nous proposons ici de nous appuyer sur le *corpus* particulier que constituent ces rapports d'enquête produits au cours des années 1970. C'est d'un nouveau type de documents, et donc de sources pour l'historien, que la RATP se dote alors. Ils reflètent une parole mixte, celle de quelques experts de la RATP mêlée à celle d'enquêteurs, de professionnels du sondage et de spécialistes des phénomènes sociaux. Leur analyse est particulièrement intéressante par leur caractère dynamique et la volonté de conviction qu'ils portent, les cadres de la RATP n'étant, dans leur ensemble et par formation intellectuelle, pas nécessairement convaincus de l'utilité de tels travaux. Ils constituent une nouvelle forme d'accès au système de l'autobus pour les voyageurs qui se trouvent jaugés et interrogés et dont l'avis circule désormais à l'intérieur de l'entreprise. Enfin, ces sources méritent également d'être lues pour leur contenu propre qui nous renseigne sur les pratiques, l'image et la conception de l'autobus des années 1970. Ce sont même chronologiquement les premières sources aussi riches sur ces thèmes dont nous puissions disposer, ce qui justifie que nous leur accordions une attention spéciale même s'il ne s'agit que d'un éclairage particulier sur la politique des transports parisiens des années 1970.

Connaître les voyageurs, une nouveauté ?

Sous l'impulsion du polytechnicien Louis Guieysse, directeur général adjoint au milieu des années 1970, la RATP se lance effectivement dans des travaux d'analyse sociale de ses modes de transport. Elle suit en cela les recommandations de Maurice Doublet, soucieux d'une information réciproque entre exploitant et voyageurs[318]. La jeune cellule *Promotion du transport*, créée en 1973, diffuse alors des rapports au sein de l'entreprise, qui marquent une véritable révolution dans les méthodes de travail jusqu'alors en usage. Ils s'appuient généralement sur des éléments théoriques, sur des données quantitatives et sur une enquête plus qualitative menée auprès d'un échantillon de voyageurs ou d'habitants de la région[319]. Ce dernier volet est inédit parmi la masse de documents produits depuis la CGO. Directement liée à une évolution plus globale des approches commerciales des entreprises, sous l'influence américaine, l'attention nouvelle portée aux voyageurs, à leurs pratiques comme à leur avis domine les études menées par la direction commerciale de la RATP à compter du milieu des années 1970. Alors que l'entreprise se fondait surtout sur les préférences révélées, une place est faite, dès lors, aux préférences déclarées, aux critiques et aux *verbatim* que seules les lettres de plainte pouvaient jusque-là faire remonter à la direction.

[318] Voir notamment Doublet (M.), *Paris en procès*, *op. cit.*, pp. 264-265.

[319] Différentes méthodes sont employées, comme les sondages par téléphone, les questionnaires administrés à bord des autobus ou les longs entretiens avec un échantillon sélectionné de personnes.

Les études réalisées intègrent la notion de système de transport autant qu'elles contribuent à la révéler en s'intéressant au matériel roulant, mais également à différents autres aspects, comme l'information, la tarification, les correspondances... Certains thèmes sont classiques depuis le début des années 1960, comme la question du partage modal et du report de l'automobile vers les transports en commun. Mais leur approche, partant du point de vue du voyageur, est novatrice[320]. Plusieurs thèmes retenus sont, en revanche, inédits : comportement des voyageurs, analyse sociologique de la clientèle, étude des modes en tant qu'objets...[321]

Surtout, ces études entendent éclairer une action qui se percevait jusque-là comme relevant essentiellement de la sphère technique et partiellement de la sphère politique[322]. Plusieurs d'entre elles sont des tests de *produits* lancés depuis peu, tels que les *Lignes pilotes* ou les plans muraux, ou encore en projet, tels que les nouveaux titres oranges ou les autoports, « *une grande idée de la RATP* », dont les promoteurs n'hésitent pas à recourir à une esthétique de science fiction (voir fig. 126, p. 607)[323]. Plus novateurs encore, plusieurs documents contribuent à la définition des nouveaux types d'autobus, domaine réservé, jusqu'alors, à l'ingénierie[324]. C'est donc une logique de concertation que traduisent ces études, le programme d'action de la RATP étant même soumis à l'avis du public, par le biais d'enquêtes qui se veulent représentatives. Une attention particulière est portée à la clientèle, à sa composition et à ses préférences. Plusieurs études s'intéressent à une clientèle spécifique, d'autres à l'évolution des mentalités[325]. Les pratiques sont analysées, les attentes recensées. Les attitudes des voyageurs et les aménités des espaces font l'objet d'enquêtes[326]. La RATP s'intéresse au « *vécu du transport*[327]. »

Enfin, les problèmes d'image font l'objet d'un travail précis, visant à analyser la construction des représentations des modes et de la RATP, ainsi que les effets de la publicité[329]. Ces études partagent l'idée selon laquelle l'image des modes de transport est

[320] Voir, par exemple *Principes pour un réaménagement des gares routières*, Paris, RATP, 1977, 10 p. Le travail réalisé par la commission Lapébie avait également abordé des thèmes spécifiques au début des années 1960, mais en se contentant de données macroscopiques, de modélisations et d'éléments théoriques, d'où le voyageur était toujours absent.

[321] Voir *Étude de la clientèle du métro urbain*, Paris, RATP, 1973, 32 p., *Étude des conséquences de l'horaire variable sur le comportement en matière de transport*, Paris, RATP, 1976, 15 p., Dekindt (J.), *Le métro. Questions sociologiques ; axes de recherches*, Paris, RATP, 1982, 39 p., ou *La clientèle des transports en commun en région parisienne et l'utilisation des divers titres de transport*, Paris, RATP, 1987, 85 p.

[322] *Hiérarchisation des actions du réseau routier*, Paris, RATP, 1983, 15 p.

[323] *Synthèse des résultats de l'étude sur 5 projets de plans muraux autobus*, Paris, RATP, 1975, 12 p, *Synthèse des résultats du test de quatre plans muraux en situation réelle*, Paris, RATP, 1976, 15 p., *Note sur le développement des titres du système "orange"*, Paris, RATP, 1977, 8 p. et *Autoport. Une grande idée de la RATP*, Paris, RATP, 1983, 46 p.

[324] *Test des autobus standards améliorés auprès des voyageurs : résultats*, Paris, RATP, 1975, 14 p., *Test des nouveaux autobus E 110 et PR 100 auprès des voyageurs : résultats*, Paris, RATP, 1975, 13 p., *Résultats du test des autobus confort de la ligne 38*, Paris, RATP, 1976, 11 p. et *Étude comparative entre le nouvel autobus PR 100 MI et le standard à surcapacité SC 10 U M2 CR dans le cadre d'une utilisation en exploitation urbaine*, Paris, RATP, 1980, 13 p.

[325] *Les "styles de vie"*, Paris, RATP, 1977, 85 p.

[326] *Étude sur la station debout dans l'autobus : synthèse des résultats*, Paris, RATP, 1975, 7 p.

[327] *Étude des conséquences de l'horaire variable*, *op. cit.*, p. 8.

[328] *Autoport. Une grande idée de la RATP*, *op. cit.*, p. 1.

[329] Voir notamment *Éléments d'image de la RATP*, Paris, RATP, 1977, 34 p. La première étude sur l'image de la RATP date de 1973.

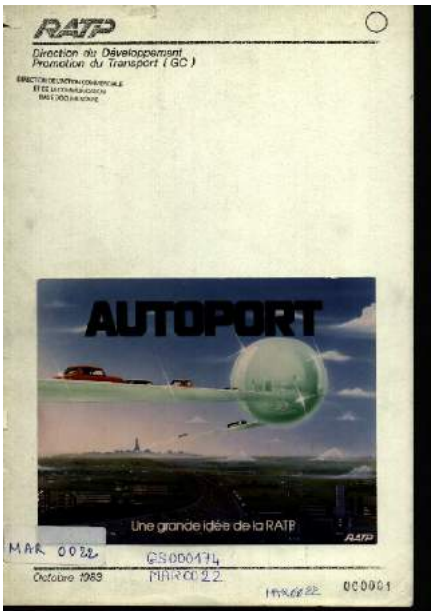


Fig. 126 – *Couverture de l'étude consacrée aux autoports par la RATP (1983)*[328]

primordiale pour le choix modal. Si la notion de concurrence modale était intégrée par l'exploitant du réseau routier depuis, au moins les débuts de la STCRP, la RATP prend acte, par ces études, du libre arbitre dont dispose le voyageur en étudiant la notion de disponibilité modale[330]. Elle analyse donc les images quelques peu confondues des modes, des transports en commun et de l'entreprise.

En 1973, l'image de la RATP est ainsi jugée comme ayant émergé aux yeux du public. Mais elle semble stagnante, entraînée par l'inertie supposée de l'État et de la vie quotidienne. Elle renvoie aux difficultés de communication, à la bureaucratie, au goût du secret, à la lenteur et à la pesanteur, tout en reflétant un certain souci du service public et des voyageurs[331]. Puis elle se détache de ces pesanteurs, jugée plus prisonnière que partie intégrante du système, tout en laissant en suspens certaines questions : « *la RATP est-elle vraiment compétente pour réaliser des transports destinés à des humains, vivables et non pas de parfaites machines à débiter des voyageurs [...] Y-a-t-il des humanistes des poètes à la RATP ?*[332] »

En 1978, une enquête est menée pour connaître la crédibilité de la RATP, l'étendue que pourrait couvrir son rôle d'acteur polyvalent dans la ville et l'intérêt qu'elle suscite pour ses clients. Elle reflète l'évolution des mentalités d'une partie de la direction de la RATP au cours des années 1970. Enquête inenvisageable avant 1968, lorsque la RATP, régie d'État issue du consensus de la résistance, se percevait comme évidemment crédible et naturellement apte et autorisée à mettre tout en œuvre pour remplir sa mission consistant

[330] *Le concept de disponibilité modale*, Paris, RATP, 1977, 8 p.
[331] *Éléments d'image de la RATP*, *op. cit.*, pp. 4-5.
[332] *La RATP : un interlocuteur crédible pour les Parisiens*, Paris, RATP, 1978, p. 7.

à exploiter son réseau. L'enquête montre que l'État et la Ville de Paris sont jugés comme un obstacle et le pouvoir régional comme inconnu. La position de la RATP est perçue comme favorable puisque les problèmes de vie en ville et de transport se mêlent. Elle dispose d'une autorité, d'une compétence, d'une proximité et d'une objectivité reconnues. L'étude conclut sur le fait que la RATP doit s'imposer comme coordonnateur unique des questions régionales de mobilité, y compris au-delà des simples transports en commun. L'entreprise pourrait alors « *[construire] la promotion du monde nouveau, celui de la réconciliation des habitants et de leur ville, en faisant apparaître le transport comme l'ébauche d'une nouvelle façon de vivre en ville*[333]. »

La rhétorique de ces travaux tranche avec la prose habituelle de l'institution. A propos de la *Carte orange*, une enquête s'intéresse ainsi dès 1978 à l'« *image du produit dans la clientèle*[334]. » Une autre étude traite d'un « *véritable service nouveau [...] facilement promotionnable*[335]. » D'ailleurs « *le produit "AUTOPORT"* », sorte de parking relais dénommé sans article, vise une « *population-cible*[336]. » Ambition et vocabulaire vont de pair[337] :

> *A une clientèle automobiliste habitant la banlieue, la RATP a présenté jusqu'à présent des arguments se situant en majorité sur un plan transports en commun. La RATP a l'ambition avec "AUTOPORT" pour l'attirer de lui présenter des arguments se situant dans le même ordre de discours que le discours voitures particulières : c'est donc un discours sur le confort, la rapidité, la facilité d'utilisation et la praticité qui sera tenu à l'automobiliste à travers "AUTOPORT".*

La lecture des différentes études fait ressortir des thèmes et expressions inédites dans ce contexte, de la « *géographie de la mobilité urbaine* » au « *segment de clientèle* » en passant par le « *niveau de mobilité du voyageur au cours d'une semaine*[338]. » Au bout de plusieurs années, le discours devient celui d'une entreprise assumant son statut commercial[339] :

> *Dans le cadre de sa Stratégie Commerciale axée sur la fidélisation de la clientèle et la conquête de nouveaux marchés, la RATP a procédé à une segmentation de la population de la Région de l'Île de France en vue d'extraire les segments considérés comme les plus porteurs et les plus prometteurs.*

C'est ainsi que la RATP abandonne son discours rationaliste traditionnel : le primat de l'ingénierie s'efface[340]. Dès 1973, un rapport interne affirme que « *pour un certain nombre d'éléments constitutifs de l'autobus, les choix à réaliser sont fondés sur des critères*

[333] *Ibid.*, p. 10.
[334] Deschamps (J.), « Expérience "carte orange" en région parisienne », *BID*, novembre-décembre 1978, p. 16.
[335] *Autoport. Une grande idée de la RATP*, *op. cit.*, p. 3
[336] *Ibid.*, p. 4.
[337] *Ibid.*, p. 9
[338] *Ibid.*, p. 15 ; *La clientèle des transports en commun en région parisienne utilisatrice de billets*, Paris, RATP, 1983, p. 2 ; *idem.*
[339] *Étude jeunes*, Paris, RATP, 1989, p. 1.
[340] Ce que reconnaît une étude de 1988, pour qui, « *la RATP n'utilise plus un discours néo-rationaliste* » (*Typologie de la clientèle bus*, Paris, RATP, 1988, p. 12).

techniques. Cependant, il convient de ne pas négliger pour autant l'influence que peuvent avoir ces options sur le vécu des transports[341]. » Le choix de la livrée des autobus est un bon exemple de cette révolution copernicienne, puisque, comme le rappelle une étude de 1976, « *si la couleur [de l'autobus] est un élément d'esthétique, elle est également un élément de communication et de signalétique*[342]. » Elle « *doit le signifier en tant qu'autobus parisien*[343]. » L'étude prouve que « *le schéma de coloration joue un rôle non négligeable aussi bien dans la perception du volume de l'autobus que dans celle du service offert* », idée nouvellement évoquée dans un monde où les couleurs étaient figées depuis la Belle Époque[344]. Elle insiste alors sur deux couleurs qui paraissent particulièrement adaptées : l'orange, couleur alors à la mode, et le vert, couleur traditionnelle des autobus parisiens. Un mélange qui reflète le souci d'alliance entre tradition et modernité que la cellule *Promotion du transport* espère développer, consciente qu'il s'agit d'un moyen pour elle de ne pas heurter de front les probables réticences internes.

C'est bien à la définition du successeur de l'autobus standard que ces études entendent contribuer[345]. Ce nouvel autobus, qui fut le R 312, devait « *"marquer un tournant" dans la politique de la Régie envers ses clients* » selon les termes de 1973[346]. La cellule *Promotion du transport* propose de travailler sur l'esthétique, l'ambiance visuelle, les odeurs, et l'influence psychologique des espaces. Elle analyse les qualités du transport en commun idéal qui devrait être aérien, permettre une certaine autonomie, offrir un bon confort physique et psychologique, être personnalisé… Autant de qualités qui rappellent plus l'autobus que le métro. L'autobus a en effet pour lui de circuler à l'air libre, d'être confortable et rassurant grâce au machiniste et d'offrir une impression de liberté à l'échelle humaine. Ses points faibles sont essentiellement l'« *"insécurité"* », c'est-à-dire les aléas liés à l'horaire, à la vitesse et aux itinéraires[347].

Afin de fonder la conception du nouveau véhicule sur les besoins de ses utilisateurs, la RATP s'intéresse aux attentes des voyageurs quant au système de l'autobus. La première réponse est très largement l'amélioration des fréquences aux heures de pointe, suivie de l'idée de faire des autobus plus petits[348]. Également urgentes, les demandes à propos

[341] *Éléments pour la définition d'un autobus futur. Spécifications commerciales*, Paris, RATP, 1973, p. 5. C'est ainsi que « *l'impression de vitesse est liée à la perception de la taille du véhicule* » (*ibid.*, p. 37).

[342] *Recherche sur la mise en couleurs de l'autobus parisien*, Paris, RATP, 1976, p. 1.

[343] *Ibid.*, p. 2. Le vert de l'époque est jugé « *triste, terne, trop foncé et pas assez voyant* » (*ibid.*, p. 4). Il n'y a qu'un faible attachement au « *"vert RATP"* » ou au « *"vert typique Paris"* » (*ibid.*, p. 5). L'étude a confronté un public sélectionné avec des propositions de livrée pour les autobus, notamment une dessinée par Jean Toprieux, *designer* automobile. Le public demande à dynamiser le véhicule et à le rendre plus gai. Mais il faut faire attention « *de ne pas le dynamiser trop fortement afin de ne pas engendrer un effet en désaccord avec la vélocité réelle de l'autobus* » (*idem*).

[344] *Ibid.*, p. 13.

[345] Sur ce travail, engagé à la fin des années 1970 par le ministère des transport, en collaborationa avec le ministère de l'industrie, le secrétariat d'État à l'environnement et au cadre de vie, la RATP et l'Union des transports publics (UTP), voir Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, *op. cit.*, vol. 2, p. 412.

[346] *Éléments pour la définition d'un autobus futur*, *op. cit.*, p. 5.

[347] *Ibid.*, p. 25.

[348] *Ibid.*, p. 30. Une étude réalisée 10 ans plus tard confirme cette prédominance des questions de fréquence (*Hiérarchisation des actions du réseau routier*, *op. cit.*, p. 7).

des éléments de signalétique : plans, indication des arrêts… D'autres, moins pressantes, s'attachent au confort : revêtement des sièges, hauteur des marches, emplacements pour les paquets, climatisation…[349] L'étude propose par exemple d'attribuer à chaque ligne une couleur pour faciliter la reconnaissance des autobus aux points d'arrêt, retrouvant ainsi la logique du réseau hippomobile de la CGO. Concernant la disposition intérieure, le choix des personnes interrogées se porte massivement sur les sièges doubles dans le sens de la marche[350]. Le manque d'espace entre les sièges est conçu comme source de tensions à bord, ce qui dénote une approche résolument tournée vers le voyageur[351].

Les comportements à bord sont également étudiés. Ainsi apprend-on que 80 % des gens choisissent une place du côté des fenêtres, 88 % une place dans le sens de la marche et 57 % une place dans la zone d'accès direct à la porte de sortie ; la banquette arrière est le lieu des hommes, notamment des jeunes, et des personnes voyageant à plusieurs[352]. Autour de la porte de sortie se regroupent davantage les personnes de plus de 50 ans. La cellule *Promotion du transport* s'intéresse aussi aux passagers se tenant volontairement debout, qui s'avèrent être peu nombreux, mais plutôt des hommes jeunes, voyageurs occasionnels de la ligne de catégorie sociale modeste[353].

Ces réflexions ouvrent des pistes, et dès 1973 proposent notamment « *une recherche sur le concept d'autobus* » ou, de façon plus restreinte, une étude sur « *le problème de l'angoisse à la descente*[354]. » Des études sur la déclinaison de cette idée, « *du trottoir-roulant à l'auto-tram* » sont d'ailleurs lancées dès 1975[355]. Elles approchent l'objet non plus par ses déterminants techniques mais par des éléments sensibles, rappelant les idées de Pierre Sansot. Ainsi, l'autobus doit être « *accueillant [et] ouvert sur l'extérieur* », « *ne doit pas être agressant pour le piéton* », et « *doit communiquer une certaine gaieté*[356]. » Toutefois, la tentation ou la nécessité de chiffrer ces nouveaux facteurs, tels que l'agrément, le confort ou le sentiment de sécurité n'est jamais loin dans une entreprise dominée par la logique d'ingénieurs, ce qui conduit à de nouvelles formes de modélisation du choix modal[357].

La RATP, et plus spécialement son réseau routier, entrent donc au milieu des années 1970 dans une logique inédite combinant sa tradition technique à une ouverture

[349] *Éléments pour la définition d'un autobus futur*, *op. cit.*, p. 27.
[350] *Ibid.*, p. 58.
[351] La réflexion va jusqu'à analyser la taille de cabines de voyageurs qui pourraient être créées, à l'image de ce que voulait être *Aramis*, en se fondant sur des éléments anthropologiques et non matériels : « *il semble qu'une taille correspondant à 15 à 20 personnes représente l'optimum. Un groupe humain de cette dimension sécrète normalement en cas d'incident un leader naturel, ce qui ne serait pas le cas avec 50 personnes* » (*ibid.*, p. 69).
[352] *Ibid.*, p. 60. Voir fig. 154, p. 768.
[353] *Étude sur la station debout dans l'autobus*, *op. cit.*, p. 2.
[354] *Éléments pour la définition d'un autobus futur*, *op. cit.*, pp. 35 et 44.
[355] *La perception du volume et le concept d'autobus*, Paris, RATP, 1975, p. 12.
[356] *Recherche sur la mise en couleurs de l'autobus parisien*, *op. cit.*, p. 1.
[357] *Micro-modèle : indicateurs "objectifs" associés aux critères d'image des modes et aux associations mode-circonstance du déplacement*, Paris, RATP, 1983, 7 p.

nouvelle sur ce qu'elle peut capter des aspirations de ses voyageurs. Même si ce travail n'est porté que par un petit groupe autour de Louis Guieysse, son influence est grande, par la proximité de Pierre Giraudet, qui soutient cette démarche, ce dont témoigne l'accroissement progressif de ses effectifs et de ses missions. Il est toutefois indéniable qu'une telle démarche, interne, a été également stimulée par un phénomène extérieur croissant, la mobilisation des associations locales et de voyageurs, désireux d'une concertation nouvelle autour des projets de transport, y compris d'autobus.

Les débuts d'une concertation : l'exemple de l'ADA 13

La nécessité de s'intéresser aux voyageurs est effectivement également portée par la constitution de groupes de voyageurs et de riverains qui se saisissent des questions de transport et d'aménagement urbain. Directement interpellée sur des problèmes qui ne relèvent pas nécessairement de sa responsabilité, la RATP est contrainte de tenir compte de leur existence et de les inclure dans une concertation informelle que vint progressivement institutionnaliser la législation[358]. De ce point de vue, l'exemple de la célèbre Association pour le développement et l'aménagement du XIII^{e} arrondissement de Paris (ADA 13) est très significatif. Cette association d'habitants, fondée en 1964 en réaction aux opérations de rénovation urbaine des îlots insalubres du XIII^{e} arrondissement, fut particulièrement active au cours des années 1960-1970. Face à l'opération Italie et aux autres projets conduits sur cet arrondissement qui fit office de laboratoire urbain, l'ADA 13 mobilisa de multiples forces qu'elle sut médiatiser pour imposer un dialogue et formuler des contre-propositions se réclamant de la qualité de vie, de l'environnement et de la convivialité.

La rénovation suscitait simultanément une ouverture des habitants vers des horizons plus lointains et une volonté de se replier sur son foyer, double mouvement conduisant à l'appauvrissement de la vie de quartier. Comme l'a montré le sociologue Henri Coing, le problème n'était pas tant la perte irréversible d'un mode de vie collective ancien que la nécessité d'en fonder un nouveau sur des éléments neufs[359]. L'ADA 13 porta donc un intérêt particulier aux questions de mobilité et d'espace public[360]. Dans ce contexte, l'autobus joue un rôle très spécifique. Le XIII^{e} arrondissement est en effet assez mal desservi par le métro. Mais l'ADA 13 ne met pas en avant les projets de prolongement des lignes n^{o} 5 et 10 comme ses revendications premières. Elle s'intéresse d'abord au réseau de surface en liant son existence à la qualité de l'espace public et à la convivialité, le couloir réservé tenant lieu de charnière dans cette réflexion qui entend accorder le premier rôle au

[358] L'adoption de la LOTI, en 1982, marque une évolution en faveur d'un débat public en matière de projets de transport.

[359] Coing (H.), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éditions ouvrières, 1966, p. 233.

[360] Du point de vue des transports, l'ADA 13 s'intéressait initialement à trois éléments : le projet de RER Nord-Sud passant par le XIII^{e} arrondissement inscrit au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et finalement abandonné, la nécessité d'une étude de circulation et l'avenir du réseau d'autobus dans une forme urbaine nouvelle (*Quelques-unes des inquiétudes des habitants du 13ème sur l'opération Italie*, ADA 13, janvier 1973, p. 3 (ARATP, 1R 289)).

piéton et réduire la circulation de la voiture particulière[361]. Cette approche, très novatrice, rejoint, voire devance, les pistes ouvertes par la RATP elle-même, qui se voit contrainte de répondre. Alors qu'en avril 1973, de son propre aveu, elle n'avait aucun projet pour le réseau d'autobus dans le XIII^{e} arrondissement, elle se trouve obligée de s'impliquer dans les réunions organisées par l'ADA 13, qui constitue, à compter de février 1976, un groupe de travail sur le problème des transports[362].

L'ADA 13 trouve d'ailleurs des relais efficaces, comme le STP ou Maurice Doublet, qui lui permettent de diffuser au plus large ses idées et études, telles les enquêtes menées sur le fonctionnement des transports et la circulation. Son discours n'y est pas tendre avec le réseau d'autobus dont elle promeut le développement. Elle dénonce l'engorgement des lignes 27 (Gare Saint-Lazare – Porte de Vitry), 62 (Porte de Saint-Cloud – Cours de Vincennes) et PC et la faiblesse des fréquences sur les lignes moins chargées. Elle regrette la rigidité de l'exploitation et souligne le peu de souci des machinistes de marquer les arrêts au plus près du trottoir. Sa critique, plus politique, peut se faire vive : « *les abri-bus répondent davantage aux impératifs de la publicité qu'à ceux du confort des voyageurs*[363]. » De même, l'ADA 13 est très acerbe à l'encontre de l'ouverture des couloirs d'autobus aux taxis, « *qui restent, pour une part, un moyen de transport individuel des privilégiés* », et à qui elle préférerait des taxis collectifs[364].

Pour répondre aux attentes exprimées par différentes voix, la RATP mène une étude poussée et novatrice de la mobilité dans le XIII^{e} arrondissement[365]. Elle débute par une analyse urbaine du tissu, de la voirie et de l'occupation des sols, autant d'éléments qui reflètent l'ouverture de l'entreprise sur des problématiques plus larges que la simple exploitation de ses lignes. De même, elle développe des indicateurs d'accessibilité et de niveau de service et fonde sa réflexion sur une approche cartographique très poussée. Les propositions apportées par la RATP s'attachent essentiellement au développement des couloirs d'autobus, malgré quelques ajustements de la contexture du réseau. Cette solution est la conséquence logique du rejet de la responsabilité des faiblesses de desserte sur les conditions de circulation, donc à l'extérieur de la RATP, au risque de ne pas se remettre en

[361] L'ADA 13 propose d'ailleurs de nouvelles formes de couloirs, alternés sur la ligne 62 ou protégés par des « *"murets"* » de 5 cm de haut (*Les transports en commun et l'aménagement de l'espace public dans le XIIIème arrondissement*, ADA 13, avril 1977, p. 11 (ARATP, 1R 289)).

[362] Voir la lettre du directeur général adjoint de la RATP Louis Guieysse à l'ADA 13 du 25 avril 1973 (ARATP, 1R 289).

[363] *Les transports en commun et l'aménagement de l'espace public dans le XIIIème arrondissement*, *op. cit.*, p. 7 (ARATP, 1R 289). Voilà la réponse de la RATP : « *si ces abris ne sont pas complètement fermés, c'est pour dissuader les indésirables - qui ne sont en rien des voyageurs - de les utiliser comme refuges et de les salir de façon pratiquement irrémédiable* » (note RATP/R/6 991 du 31 mai 1977 (ARATP, 1R 289)).

[364] *Les transports en commun et l'aménagement de l'espace public dans le XIIIème arrondissement*, *op. cit.*, p. 10 (ARATP, 1R 289). Cette critique de l'ouverture aux taxis se retrouve également sur les bancs de la droite, puisque le conseiller municipal UDR Jean Chérioux envisage, en 1974, de restreindre leur accès aux heures de pointe (Chérioux (J.), *Rapport sur les couloirs réservés aux autobus dans Paris*, *op. cit.*, p. 9).

[365] *Desserte du 13^{e} arrondissement par les autobus*, Paris, RATP, mars 1979, 29 p.

question[366]. Malgré ces études spécifiques, les résultats tangibles demeurent modestes[367]. En revanche, cette mobilisation locale fit avancer l'idée d'une nécessaire concertation dans la conception des projets de transport, sinon dans l'exploitation quotidienne des réseaux.

Ainsi, l'évolution de la RATP en faveur d'une attention nouvelle portée aux voyageurs et aux agents depuis le milieu des années 1970 n'est pas uniquement une politique de façade. Développée par la cellule *Promotion du transport* et confirmée au cours des années 1980 au sein de *Réseau 2000*, la volonté de la direction de la RATP d'ouvrir son activité à un regard critique et relativisant une vision trop technicienne de la conception et de l'exploitation de ses réseaux est palpable. Elle pose tout de même plusieurs questions. Premièrement, quelle est l'adéquation entre cette nouvelle position commerciale de la RATP et la réalité des relations à bord des autobus ? Le risque d'un décalage est effectivement réel et l'insertion de chercheurs au sein de l'entreprise par l'opération *Réseau 2000* à partir de 1982 visa à le réduire[368].

Deuxièmement, cette ouverture de la RATP vers les autres acteurs, notamment les voyageurs, renvoie à l'idée développée par les sociologues Michel Crozier et Erhard Friedberg selon laquelle tout acteur cherche à augmenter sa marge de liberté et à réduire sa marge d'incertitude[369]. S'ouvrir vers le voyageur permet simultanément d'obtenir des informations et d'accroître son prestige par rapport à d'autres acteurs restés repliés sur eux-mêmes, comme le STP. Mais l'emploi de méthodes issues du monde des entreprises privées par la RATP reflète l'idée développée par la sociologue Emmanuelle Lévy selon laquelle la notion d'usager des services publics s'est vidée de son sens sous l'effet de la dissolution de la frontière entre public et privé, pour se résumer au simple statut d'utilisateur[370]. Un utilisateur que la RATP avait besoin de connaître pour mieux le maîtriser et pour lui déléguer plusieurs tâches que des agents disparus, tels les receveurs, ne pouvaient plus assumer. Ainsi, la mise en place de la *Carte orange* a imposé d'améliorer la connaissance de la clientèle et de ses pratiques pour le partage de la recette entre les transporteurs[371].

[366] Voir *Amélioration de la desserte du XIII^e arrondissement*, *op. cit.* pour les propositions concrètes de la RATP dans le secteur. Voir des illustrations fig. 119, p. 567.

[367] Voir notamment *Étude de l'amélioration de la desserte du XIII^e arrondissement*, RATP, 1980, 9 p. (ARATP, 1R 289). La RATP proposa le prolongement de la ligne 83 de la place d'Italie à la porte d'Ivry et son équipement en couloirs réservés, afin d'en faire une nouvelle *Ligne pilote*. Ce qui ne fut fait qu'en 1987, soit 14 ans après les premières discussions, notamment en raison du marché, mais également en raison des pressions exercées par certains intérêts pour limiter les contrôles de stationnement, devant le Lutétia, ou refuser un point d'arrêt, devant *Jour de France* (voir notamment Lefèvre (C.) et Offner (J.-M.), *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*, Paris, Celse, 1990, pp. 68-70).

[368] A ce propos, le sociologue Jean-Marc Weller note que « *les innovations ne sont pas lues, par les machinistes ou leur maîtrise, comme une redéfinition de l'excellence du métier mais davantage comme l'essor purement rhétorique d'un discours commercial dont l'adjonction ne dit rien de la réalité du métier* » (Weller (J.-M.), *Le machiniste et le voyageur. Expertise et apprentissage d'une relation*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 103, 1995, p. 112).

[369] A ce sujet, voir Fijalkow (Y.), *Sociologie de la ville*, Paris, La découverte, 2004, p. 76.

[370] Lévy (E.), *L'inscription des voyageurs dans la production du transport urbain : le cas de la RATP-BUS. Les enjeux d'une modernisation au service du public*, thèse de doctorat de gestion, sous la direction d'Anni Borzeix, École polytechnique, 1999, p. 20. L'approche commerciale de l'activité de la RATP n'a fait que s'intensifier depuis les années 1970, par assimilation aux méthodes des entreprises privées. En témoigne ce rapport sur la RATP comme marque : *RATP, fond(s) de marque*, Paris, Sorgem, 2002, 117 p.

[371] Une enquête va ainsi à l'encontre de l'idée des petits parcours rendus possibles par la *Carte orange*, puisqu'elle ne

Si l'utilisateur se trouve être le résultat d'un processus de dissolution des distinctions entre secteurs public et privé, la direction de la RATP se comporte également selon ce schéma en complétant sa panoplie d'entreprise commerciale par un volet publicitaire au milieu des années 1970.

F. De l'information à la séduction, les débuts d'une politique publicitaire

En effet, s'il est possible de discuter de la position réellement centrale que le système des transports publics parisiens accorde au voyageur au milieu des années 1970, il est en revanche indéniable que la direction de la RATP le laisse croire, puisqu'elle tente, par le biais d'une politique de communication inédite, de donner à l'entreprise une image moderne capable de fidéliser les voyageurs déjà acquis et d'en attirer de nouveaux[372]. Il semble difficile de déceler l'effet de ces publicités sur la fréquentation et l'image de l'autobus. En revanche, il est possible d'analyser les raisons ayant poussé la RATP à produire ces campagnes, les discours qui ont été tenus, les cibles qui ont été visées et le positionnement que la direction de la RATP a cherché à obtenir au sein du paysage parisien. Pour saisir l'évolution des mentalités qui s'amorce au cours des années 1970, nous avons ici choisi de déborder légèrement de notre cadre chronologique en empiétant sur le début des années 1980, ce qui nous permet de juger de la dynamique de ce tournant publicitaire de la RATP.

Les origines de la politique publicitaire en faveur des transports parisiens

A l'époque de la STCRP, la seule communication commerciale visant à attirer des clients était restreinte aux services spéciaux, ce que reprit la RATP au cours des années 1950[373]. Depuis les années 1920, les activités touchant à la communication avaient plutôt un but didactique, afin de réguler les comportements des voyageurs[374]. Seule la campagne confiée à Siné en 1953 avait marqué une tentative de communication sur un mode caustique et à des fins commerciales (voir p. 444). Au cours des Trente Glorieuses, la RATP s'est effectivement retirée du champ publicitaire, que ce soit pour des raisons financières ou par manque de confiance dans cette activité de la part d'une entreprise

constate pas d'évolution notable du parcours moyen *intra muros*, autour de 2,5 km (« La "carte orange" et le parcours moyen des voyageurs sur le réseau d'autobus », *BID*, novembre-décembre 1978, pp. 24-25).

[372] Sur la politique de communication de la RATP au cours du dernier tiers du XX^{e} siècle, voir notamment Lambinet (H.), *Ticket chic, ticket choc. Référence et mythologie d'une image publicitaire*, maîtrise d'arts plastiques, sous la direction de Pascal Bonafoux, Université Paris VIII Saint-Denis, 1994, 134 p. et Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, master 2 d'histoire, sous la direction de Marc de Ferrière le Vayer, Université de Tours François Rabelais, 2005, 74 p. Voir également « RATP-publicité : 10 ans déjà », *ELL*, n° 63, juin 1983, pp. 13-24.

[373] Ces services furent parmi les premiers à faire à nouveau l'objet de publicité au cours des années 1970.

[374] L'autobus lui-même est un vecteur de publicité depuis les années 1920 (voir p. 738). A l'affichage foisonnant de l'entre-deux-guerres, à l'intérieur comme à l'extérieur, a succédé une certaine sobriété au cours des Trente Glorieuses, la publicité se cantonnant à quelques surfaces extérieures – calandre, bandeaux latéraux… Pour consulter des images d'autobus montrant ces publicités, voir notamment Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*

dominée par des cadres se voulant rationnels.

Une double difficulté est à l'origine du temps très long qu'il a fallu à la RATP pour retourner sur l'espace publicitaire. Entreprise publique, elle est confrontée à une difficulté de positionnement entre une communication proche des messages administratifs diffusés par les institutions, qui sont ses partenaires quotidiens, et les messages publicitaires utilisés par le secteur privé depuis plusieurs décennies sur des supports diversifiés. D'autre part, quel message pourrait-elle mettre en avant et pour quel public ? Dans la droite ligne de la propagande éducative, la RATP n'a l'habitude de s'adresser qu'à ses clients. Dès lors, l'idée de trouver un public plus large auprès duquel promouvoir les transports en commun a dû suivre un lent processus de maturation.

Les premières actions publicitaires restent donc marquées par la notion d'information. Elles se confondent d'ailleurs avec les actions menées pour améliorer la signalétique, les plans ou les abris, autant d'éléments ne relevant pas directement de la publicité commerciale. Après une longue absence, la première opération de communication en faveur des transports en commun eut lieu en 1974, sous l'impulsion du rapport Billecocq de 1973, sous l'égide du STP et avec la participation des institutions : RATP, SNCF, District et secrétariat d'État aux transports[375]. Par la suite, la RATP lance seule une campagne en faveur de l'autobus au printemps 1975, puis en engage régulièrement d'autres. Cette nouvelle activité publicitaire s'inscrit alors dans un champ d'actions menées par la cellule *Promotion du transport*, dont plusieurs sont inédites, comme la diffusion d'information lors des remaniements du pôle routier de Saint-Lazare en 1975, ou plus anciennes, comme la participation à des salons[376].

Le choix d'avoir recours à la publicité est paradoxal. Elle incarne en effet la société de consommation, notamment automobile, qui a ruiné l'autobus[377]. La RATP choisit donc de pénétrer sur un terrain entièrement conquis par ses rivaux. Cette stratégie n'est pas passagère mais s'inscrit dans une politique globale de promotion des transports publics[378]. Le budget publicitaire traduit d'ailleurs cette constance et atteint 1 % des coûts d'exploitation dès 1984[379]. La RATP doit dès lors inventer une nouvelle discipline, la communication des entreprises de service public dans un champ concurrentiel, alors même que les constructeurs automobiles sont parmi les principaux annonceurs dans les différents médias. Elle engage donc en 1973 une coopération avec Havas, afin d'employer les mêmes armes que ses concurrents. Les publicitaires sont ainsi parvenus à créer un nouveau marché, celui de

[375] Voir Billecocq (P.), *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne*, *op. cit.*, p. 62.

[376] Au salon Transport-Expo, en avril 1975, la RATP se targue de modernité en présentant notamment ses thèmes de recherche : le TRAX, les autobus électriques, les autobus à gaz et *Aramis*, autant de projets qui furent soit des échecs, soit des succès dans des niches spécifiques (note RATP/SRE/149 du 21 janvier 1975 (ARATP, 1R 80)).

[377] Pour une analyse du phénomène publicitaire et de son lien à la société de consommation, voir Baudrillard (J.), *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968, réédition, 2004, notamment pp. 255-274 et Baudrillard (J.), *La société de consommation*, Paris, Denoël, 1970, réédition, 2007, *passim*.

[378] Voir Lambinet (H.), *Ticket chic, ticket choc*, *op. cit.*, p. 3.

[379] Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP*, *op. cit.*, p. 44.

la publicité en faveur des transports publics[380].

La mission n'est pas simple, puisque toute publicité en faveur des transports publics s'expose à un fort risque de démenti immédiat, que ne connaissent que rarement celles en faveur de la voiture. En effet, quand il est très facile de promouvoir une automobile en la situant dans un univers exceptionnel – désert, montagnes... –, il est plus difficile de montrer un autobus dans un contexte non quotidien et, dès lors, d'éviter la comparaison entre la publicité, qui s'expose sur l'espace public de voirie, et la réalité de ce même espace, qui peut être celle d'embouteillages inextricables ou de lassitude des voyageurs[381].

La RATP se heurte également au problème de son unité de façade. Comment développer une politique de communication pour une entreprise qui exploite, en réalité, trois réseaux plutôt hermétiques ?[382] Comment naviguer entre l'image de ces modes, celle des transports en commun en général et celle de l'entreprise ? L'unité est d'autant plus menacée que simultanément la RATP développe, seule ou en partenariat, plusieurs produits identifiés par un nom particulier qui complexifient le champ des transports parisiens comme les *Lignes pilotes* et la *Carte orange*. La RATP réalise donc un diagnostic sur son image et celle de ses modes au début des années 1970[383]. Le métro y apparaît comme pratique et efficace, mais froid et déshumanisé du fait de l'automatisation de la conduite et de la suppression des poinçonneurs. L'autobus a une image plus positive, agréable, à échelle humaine et convivial, mais soumis aux aléas de circulation et complexe à l'emploi.

C'est donc très progressivement que les publicités de la RATP trouvent une place et un ton justes dans le champ de la communication. La tension décelable au cours des premières années de communication publicitaire de l'entreprise tient à la contradiction entre la volonté de rendre désirable un objet discrédité, l'autobus, et l'inertie des méthodes dirigistes ou purement informatives qu'elle employait jusqu'alors. L'apprentissage s'opère notamment *via* les analyses d'impact réalisées après chaque campagne. Elles prouvent, dès 1976, que ces publicités sont bien reçues et contribuent à redorer le blason de l'autobus, encourageant ainsi à les poursuivre[384].

[380] Les publicitaires affichaient d'ailleurs un discours très confiant dès 1970 : « *En France comme dans tous les pays développés, les déplacements de la population connaissent une croissance continue. Les difficultés de circulation qui en découlent obligent les pouvoirs publics à faire un véritable choix de civilisation en faveur des transports en commun. La publicité transports a donc devant elle un très brillant avenir* » (*Publicité transports aux quatre coins du monde. Around the world in transit advertising*, Paris, Association mondiale de publicité transports, 1970).

[381] Par ailleurs, le choix d'un slogan est particulièrement délicat ; il peut se retourner facilement contre l'entreprise elle-même. Citons ici cet extrait d'une plainte de 1992 à propos du manque d'autobus le soir dans le Marais : « *"Le bus - votre deuxième voiture" ? ? ? ? Dans ce quartier, mieux vaut renoncer à une (première) voiture. ET A ONZE HEURES DU SOIR, OU EST LE BUS ?* » (Lettre d'Hedwig Grollnigg à la RATP du 26 juin 1992 (ABUS, Ligne 20)). Citons également le documentaire FI, *Tickets chocs, tickets stress* dont le titre détourne le slogan pour dénoncer la violence des transports en commun dans les années 1980.

[382] Les seules publicités au profit de l'autobus exposées dans un espace du métro que nous ayons trouvées concernent des services spéciaux qui ne concurrencent par le métro comme le Noctambus en 1986 ou le Roissybus en 1996 (voir PRATP, 169 932 et 219 019 et fig. 236, p. 1172). L'autobus, pour sa part, arbore régulièrement des publicités en faveur du métro (voir, par exemple, PRATP, 131 221).

[383] Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, pp. 17-20.

[384] Voir par exemple *Résultats de l'étude de l'impact de la campagne publicitaire en faveur de l'autobus menée dans la presse magazine durant les mois de mai et juin 1976*, Paris, RATP, 1976, 16 p. et *Tests d'impacts des campagnes*

Promouvoir l'autobus, de la communication par le règlement à la séduction par l'humour

A partir de 1974, la RATP lance des campagnes d'affichage qui sont soit informatives, notamment lors du lancement de la *Carte orange*, soit inoffensives, comme lorsqu'elle présente ses vœux à ses voyageurs[385]. En collaboration avec les institutions publiques, elle s'engage également dans des campagnes visant un meilleur respect des règlements, notamment des couloirs réservés (voir fig. 127, p. 617)[386]. Des slogans autoritaires, parfois agrémentés d'un « *merci* » sont donc apposés sur les panneaux parisiens ou sur les autobus eux-mêmes : « *si vous laissiez les couloirs aux bus... ça irait mieux pour tout le monde !* », « *automobilistes, respectez les couloirs réservés !* » ... Une pointe d'humour est toutefois perceptible dans l'adresse faite aux automobilistes : « *vous êtes sur la bonne voie.* » Humour qui ne cache que très difficilement le manque d'imagination présidant à cette campagne réalisée au premier degré. Afficher des extraits réglementaires, même reformulés, ne peut être qu'un aveu de faiblesse de la part de l'autobus qui ne peut rien mettre en avant à l'exception de son bon droit, rappelant ainsi la position de la STCRP face aux taxis collectifs. L'autobus ne se défend pas sur le terrain de l'efficacité, du confort ou de l'imaginaire, mais joue sur le terrain juridique où il bénéficie d'une forte légitimité et de défenseurs[387].

Fig. 127 – *Campagne incitant au respect des couloirs réservés (1979)*[388]

publicitaires du 1er trimestre 1976, Paris, RATP, 1976, 7 p.

[385] En 1975, la RATP s'offre des publicités télévisées dans lesquelles un père Noël passe de cheminée en cheminée en métro. Mais le coût de cette campagne fut jugé trop élevé et la RATP déserta ce média pendant plusieurs années (Lambinet (H.), *Ticket chic, ticket choc*, *op. cit.*, p. 121).

[386] Voir PRATP, 132 782 à 132 787.

[387] La publicité en faveur des couloirs réservés est un thème récurrent de la communication de la RATP et l'entreprise sut élaborer un discours plus subtil que celui de la simple interdiction réglementaire. En témoigne le slogan affiché à l'arrière des autobus en 1987 : « *Vous avez déjà vu un bus garé en double file pour acheter le journal ? Alors arrêtez de m'arrêter* » (PRATP, 177 112).

[388] « Couloirs réservés et sites propres », *ELL*, n° 36, janvier 1979, p. 4.

Une autre source de légitimité, évitant de faire appel à des arguments de séduction de la clientèle, est trouvée dans les considérations énergétiques[389]. Inspirée des chocs pétroliers de 1973 et 1979, une campagne affirme ainsi « *économisez l'énergie. Roulez bus* », appel à une conscience écologique nationale, mais aussi « *oubliez les bouchons. Roulez bus* », proposition plus personnelle, mais dont l'efficacité est douteuse[390]. Pourquoi un automobiliste abandonnerait-il sa voiture pour prendre l'autobus et fluidifier ainsi un trafic dont il serait dès lors extrait ?

Dans ce contexte, l'autobus est identifié comme un mode à promouvoir au même rang que les autres, son potentiel d'utilisation aux heures creuses étant repéré comme un sujet sur lequel communiquer. La campagne *le Bus* de 1977 mêle ainsi ton technocratique et discours légèrement décalé (voir fig. 128, p. 619). La clientèle visée est celle de l'autobus : les personnes âgées, les jeunes, les inactifs... L'argument repose sur les principales qualités du mode : l'agrément, la convivialité, le paysage, l'accueil... Le but affiché est de reporter les voyageurs sur les heures creuses, et laisse entrevoir l'idée que ces clients habituels devraient laisser les heures de pointe aux personnes jugées comme actives et productives. Cette campagne s'appuie sur une étude ayant montré que des automobilistes se déplaçant en heures creuses seraient susceptibles de se reporter prioritairement sur l'autobus[391]. Elle innove esthétiquement en adoptant le point de vue du voyageur. La RATP conserve cependant, au cours de cette première période, un discours très catégoriel. Dans les années 1970, elle s'est donc attachée à améliorer sa propre image puis à promouvoir celle de ses modes[392]. Ce n'est qu'à la toute fin de la décennie qu'elle entre dans une phase de conquête commerciale par la publicité[393].

La campagne dont le *leitmotiv* est *2e voiture*, fait effectivement émerger la question du positionnement des modes entre eux, dans le choix modal comme dans l'espace publicitaire. Elle fut la signature de la RATP jusqu'à la fin des années 1980, à travers une succession de créations visuelles, fixes ou animées. A quoi renvoyait l'expression *2e voiture* au cours des années 1970 ? D'abord à une réalité puisque la bimotorisation des foyers de-

[389] Ce type d'argument était déjà employé par la RATP dans sa communication institutionnelle, comme dans ce texte de 1974 : « *la souplesse d'exploitation de l'autobus, la réserve de capacité de transport qu'il représente, les économies qu'il est en mesure d'apporter en matière d'investissements et de consommation d'espace et d'énergie en font, dans la conjoncture actuelle, un moyen privilégié de dissuasion de l'usage de la voiture individuelle* » (« *Propositions pour l'amélioration de la circulation des autobus* », octobre 1974 (AN, 5/AG3/2 264)).

[390] Voir PRATP, 141 845 et 141 847.

[391] *Étude pour la définition d'une action "heures creuses". Résultats de la 1re phase*, Paris, RATP, 1977, 20 p.

[392] A la même période, la RATP a ainsi engagé un programme d'animation des espaces du métro. A ce sujet, voir Kaminagai (Y.), « Les aménagements culturels de la RATP », *Revue générale des chemins de fer*, décembre 1999, pp. 27-36. Voir la liste de ces animations dans Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, pp. 69-70. Les autobus font également l'objet d'animations, comme sur la ligne 91 le 1er avril 1983, où des plateaux-repas furent distribués aux voyageurs (« Poisson d'avril », *ELL*, n° 62, mai 1983, p. 37).

[393] Les premières campagnes ont permis de faire passer l'idée que la RATP pouvait changer et s'ouvrir au dialogue (voir p. 88).

[394] RATP. Chaque affiche comporte le texte suivant : « *pour profiter de la ville, le bus, c'est votre seconde voiture. Les problèmes de parking, les contraventions, les risques d'éraflures en moins. L'agrément d'être conduit en plus. Et quand la voiture est au garage, le bus lui, continue. Partout régulier et fréquent. Pour profiter de la ville en bus, les heures creuses sont les meilleures heures.* »

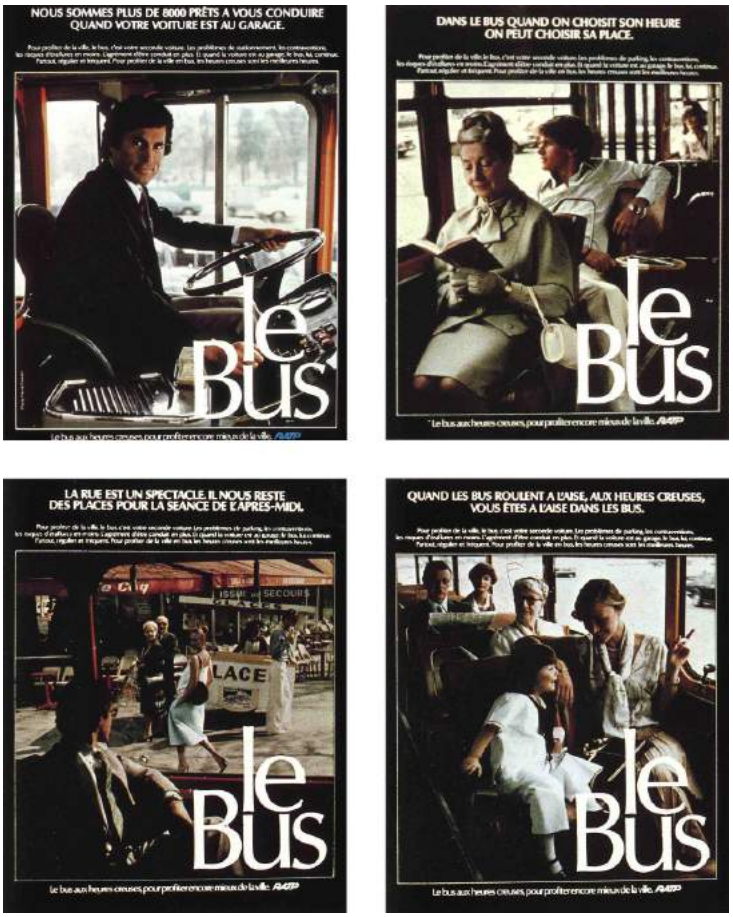


Fig. 128 – *Campagne publicitaire* le Bus *(1977)*[394]

venait un phénomène courant, en particulier dans les zones périphériques. A l'époque où Renault lançait la R5, véhicule notamment conçu pour répondre à la crise de l'automobile en ville, son président, Bernard Hanon, déclarait d'ailleurs que la « *deuxième voiture n'est pas automatiquement urbaine. Il faudrait en réalité que nous soyons dans une situation où ce soit la troisième voiture qui soit urbaine*[395]. » La multimotorisation des foyers était donc un phénomène bien perçu par les constructeurs, qui s'intéressaient déjà à la troisième voiture, la deuxième ne pouvant évidemment être, dans leur esprit, le transport collectif. Dans une France où l'usage majoritaire de l'automobile est encore largement masculin, la deuxième voiture est donc, idéalement, celle de madame[396]. Il s'agit d'un véhicule d'appoint, secondaire, moins chargé d'affect et de prestige que la première voiture, celle de monsieur. Selon la vision hiérarchisée de la société automobile, la *2e voiture* renvoie donc à un véhicule en mode mineur. Par ailleurs, soulignons que la voiture individuelle ne se réfère pas aux transports en commun lorsqu'il s'agit de faire de la publicité. Les constructeurs préfèrent mettre en avant l'objet automobile dans une mise en scène esthétique et triomphante (voir fig. 129, p. 620).

[395] Loubet (J.-L.), *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. 60 ans de stratégie*, Paris, Le Monde éditions, 1995, p. 338.
[396] Voir notamment le chapitre consacré à « *la deuxième voiture* » par le sociologue et économiste Alfred Sauvy (Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune*, *op. cit.*, p. 118).

Fig. 129 – *Deux exemples de publicité pour les voitures individuelles (1969-1980)*[397]

C'est pourtant sur l'expression *2e voiture* que choisit de s'appuyer la direction de la RATP pour promouvoir ce qu'elle appelle la « *voiture RATP* », objet multimodal constitué du métro, du RER et de l'autobus, qu'un même trousseau de clés réunit graphiquement (voir fig. 130, p. 621). Mais ne part-elle pas battue d'avance en s'avouant d'ores et déjà la *2e voiture* ? L'objectif affiché ne peut donc être le report modal, mais les miettes laissées par la première voiture. Il s'agit donc bien d'un complexe des transports en commun vis-à-vis de l'automobile, très net et durable, dont l'existence est confortée par l'analyse de campagnes successives qui ne peuvent s'empêcher de se référer aux objets et expressions du monde automobile (voir fig 130, p. 621)[398]. S'il s'agit pour la RATP d'assumer l'existence de la concurrence, il est également possible d'y déceler une certaine forme d'infériorité vis-à-vis d'un monde qui semble très riche, y compris sur le plan sémiologique et affectif. Alors que l'industrie automobile communique systématiquement en exhibant l'objet technique, la publicité en faveur de l'autobus joue beaucoup plus rarement avec le matériel roulant, peut-être parce qu'il n'est pas jugé par les publicitaires comme susceptible de susciter une envie chez le spectateur : la *2e voiture* présente un caractère désincarné, qui reflète l'idée que la RATP vend un service quand un constructeur automobile vend un objet[399].

Pour autant, la campagne *2e voiture* marque un tournant dans la politique de com-

[397] De gauche à droite : publicité pour la Citroën DS (1969) et publicité pour un modèle Audi (1980) (`http://www.leclubdesad.org`).

[398] Autre exemple de l'emploi de termes automobiles, la campagne réalisée en 1980 dont les slogans étaient « *Le bus, la voiture anti-gaspi* » et « *Economisez l'énergie, prenez une grosse cylindrée* » (PRATP, 138 106 et 138 112). Citons également que « *l'autobus parisien est traité comme une voiture de luxe* » par la maintenance d'après un film publicitaire de la RATP, qui montre en 1982 la publicité affichée sur les parois latérales de certains véhicules : « *évitez les problèmes de parking, prenez une grande voiture : le bus* » (FI, *Métro-bus-Paris*).

[399] Une des rares campagnes jouant explicitement, et d'ailleurs uniquement, sur le matériel est lancé en 1983 lors de la mise en service d'autobus articulés. Le soufflet, élément-clé du nouveau matériel liant ses deux parties, devient alors un soufflet d'accordéon, instrument ancien et populaire choisi pour mettre en musique « *le nouvel air du Bus* », illustrant l'un des nombreux retours annoncés de ce mode de transport (voir PRATP, 154 008 et 154 009).

[400] De gauche à droite et de haut en bas : campagne *2e voiture* en 1978 (RATP), publicité en faveur de la *Carte orange* en 1982 (RATP) et deux publicités de 1988 (`http://www.leclubdesad.org`).

Fig. 130 – *Différentes publicités de la RATP liées à l'automobile (1978-1988)*[400]

munication de la RATP. Elle est la première campagne à se montrer réellement inventive, jouant sur les symboles et les mots, même si l'unité de la RATP, et donc du service proposé au voyageur, n'est pas encore parfaitement perceptible[401]. Elle entend montrer que les transports publics ne sont pas réservés à ceux qui ne peuvent pas s'offrir la première voiture, mais qu'une solution alternative existe, qui n'est pas exclusivement celle des marginaux de la modernité mais est également celle de citadins à la mode, tels les jeunes en patins à roulettes.

Dépassant la rivalité avec l'automobile, l'autobus trouve en 1983 sur le champ médiatique un allié symboliquement aussi puissant sinon plus, l'avion. La publicité joue alors sur l'assimilation des deux modes, promettant un « *décollage Denfert* » dès la montée à bord de l'autobus[402]. C'est là le signe d'un dépassement opéré dans la logique publicitaire de la RATP, qui, pour sortir de la comparaison entre modes rivaux, se réfère à un objet extérieur à la concurrence entre automobile et transport en commun jusque-là mise en scène. C'est également au début des années 1980 qu'une étape est franchie lorsque la RATP revendique son statut de marque, telle une entreprise de *chewing gums*, de *jeans*, ou de polos, en mettant en avant le slogan « *2e voiture une marque à découvrir*[403]. » A la différence des autres produits de consommation, les transports en commun ne sont pas visibles sur cette publicité, seul le ticket, véritable sésame d'accès, les symbolise.

[401] Ainsi en va-t-il du trousseau de clés de la *2e voiture*. Dans la tradition de la RATP, seul le métro ressort en couleur, face aux RER et autobus qui paraissent de moindre importance ; de même, le porte-clés arbore une carte schématique de Paris, les autres territoires étant réduits à cinq cercles qui ne correspondent pas aux autres départements franciliens, mais forment une fleur, symbole de la Région.

[402] Voir PRATP, 157 169, 165 211, 165 212, 165 215 et 219 019. Au risque de reléguer les services classiques comme moins modernes, puisque ce type de campagne promeut des services très spécifiques, ceux reliant Paris aux aéroports.

[403] PRATP, 143 631 à 143 634.

Le succès médiatique est justement atteint avec le lancement de la campagne *Ticket chic, ticket choc*, destinée à une cible jeune et branchée, image que la RATP tente de s'appliquer alors à elle-même par un effet de miroir[404]. Il s'agit de contrer la valorisation de la voiture en jouant sur la valeur de jeunesse et de modernité des transports publics. Cette campagne marque une double évolution. Premièrement, la RATP, sous l'impulsion d'un responsable de la direction commerciale, Jacques Banaszuck, et de son agence de communication, Ecom, filiale d'Havas, a désormais compris que le choix modal est largement déterminé par des éléments sensibles et que tout discours rationaliste s'inscrit en décalage avec une réalité vécue par les voyageurs. Il est donc choisi d'adopter un discours en dehors de la rhétorique technico-rationnelle en vigueur jusque-là[405]. Désormais, l'objectif des opérations de promotion est de « *rendre l'autobus psychologiquement présent* », c'est-à-dire de le faire rentrer dans le choix modal des citadins[406]. Dans ce but, le choix est alors fait d'employer l'humour et le sens de la dérision[407]. Deuxièmement, un objet-clé, permettant à la fois de promouvoir les différents modes de la RATP et très malléable esthétiquement, est retenu pour cette campagne : le ticket jaune à bande magnétique centrale[408]. Le paradoxe de ce choix est que la RATP met en avant le ticket à l'heure où elle cherche à faire adopter par ses voyageurs des formules d'abonnement, déjà majoritaires dans les pratiques. Les responsables de la communication et la direction font donc eux-mêmes un choix irrationnel.

Le ticket résout les problèmes de multimodalité, concilie les images différentes des modes et entretient l'idée d'un réseau global de mobilité, même si, par exemple, les correspondances entre autobus et métro sont impossibles[409]. Pour Hervé Lambinet, auteur d'une maîtrise d'arts plastiques sur le sujet, « *le Ticket se met tout le monde dans la poche. Bien plus qu'un gadget publicitaire, il devient un symbole de l'urbanité*[410]. » Il per-

[404] Le spot réalisé par l'artiste Jean-Paul Goude en 1981 remporte un vif succès et s'impose comme celle ayant eu le plus d'impact parmi les publicités télévisées de l'année (Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, p. 27).

[405] Comme le raconte Jean-Pierre Audour, directeur de l'agence Ecom, « *c'est alors que nous nous sommes dit qu'il fallait contourner le problème et ne plus parler rationnellement aux gens* » (« 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 42).

[406] *Bilan de l'opération de promotion de l'autobus en heures creuses "Canal bus"*, Paris, RATP, 1985, p. 2.

[407] Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, p. 55.

[408] La référence qui imposa ce choix est le film *Le salaire de la peur*, dans lequel le héros, joué par Yves Montand, a, pour tout souvenir de Paris, un ticket de métro dans sa poche (« 50 ans d'histoire à la RATP », *art. cit.*, p. 42).

[409] Le concept de *2e voiture* avait déjà tenté d'unifier l'ensemble des modes mais avec un succès moindre, l'hétérogénéité des modes de transport proposés par la RATP ressortant probablement plus nettement par l'allusion à la voiture. Dans sa maîtrise d'arts plastiques, Hervé Lambinet s'enthousiasme pour l'idée du ticket :

> *Super star de cette campagne : un simple ticket de Métro ou de Bus, un petit rectangle jaune et marron qui devient le signe immédiat de la magnétisation, par conséquent de la modernisation, animant joyeusement les images fixes, mobiles ou pêle-mêle, un quotidien design. Un petit bout de carton devenu, grâce à la fée publicité, un gadget à la mode ! Il est devenu symbole de qualité et de confort puisque devenu chic. Il nous interpelle en nous disant : quand on est chic on prend le Métro ou le Bus, c'est rapide et confortable ; quand on est choc, on l'utilise parce que c'est le progrès, la mode et que c'est plus drôle. L'important pour tout le monde, c'est qu'il y ait bientôt moins de voitures dans les rues et que les gens se déplacent sans "s'user" les nerfs ! Cela serait chic et nous donnerait un bon choc.*
> *[...] Tour à tour [le ticket] devient paquet cadeau, tranche de gâteau, fauteuil de théâtre, chaussons de danse, pot de fleurs, écharpe, balle de tennis ; ses couleurs jaune et marron habillent la Vénus de [Milo], les Tables de la loi entre les mains de Moïse et la toge d'un acteur dans le décor d'un théâtre antique.*
>
> (Lambinet (H.), *Ticket chic, ticket choc*, *op. cit.*, pp. 13-18)

[410] *Ibid.*, p. 19.

met tous les discours, comme, en 1983, cette image de Moïse brandissant les tables de la loi repeintes aux couleurs d'un ticket accompagné du slogan « *tu auras le ticket choc* » (voir fig. 131, p. 623). Le recours à un personnage doté d'une forte légitimité pour intimer l'ordre au citadin d'utiliser ses réseaux est nettement inscrit dans l'humour, tout en étant l'objectif ultime de la RATP et en laissant peut-être supposer que le choix modal peut relever de la foi ! Le ticket s'identifie ainsi à la RATP des années 1980[411]. Il permet notamment à l'autobus de rattraper les autres modes, en particulier le RER, dans l'espace médiatique, grâce à la campagne *Le bus a le ticket* de 1982, qui lui assure une image dynamique nouvelle[412].

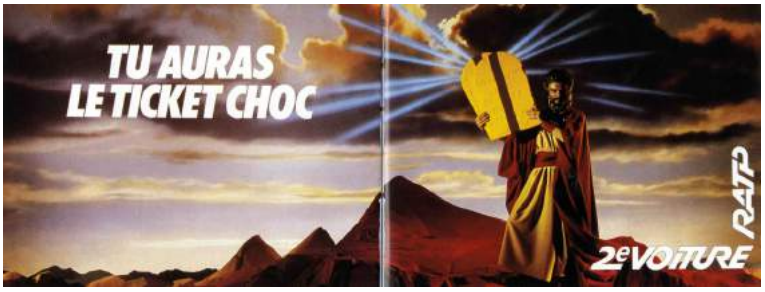


Fig. 131 – *Campagne publicitaire* Tu auras le ticket choc *(1983)*[413]

Le succès de cette campagne est réel et fait beaucoup pour la diffusion d'une image de la RATP dans les médias[414]. Il se fonde sur la capacité d'adaptation du ticket aux phénomènes contemporains : graffiti en 1984, bicentenaire de la Révolution française en 1989... Il bénéficie également de la variété de supports retenus par la RATP[415]. D'autres publicités, plus ciblées, viennent compléter cette panoplie de communication[416]. Parmi celles-ci, la campagne visant les cadres supérieurs est particulièrement révélatrice de l'évolution des mentalités au sein de la direction de la RATP : lancée en 1988, par une entreprise dirigée par un haut-fonctionnaire nommé par le gouvernement de droite, Paul Reverdy, elle s'adresse explicitement aux *hommes d'affaires*, notion déjà quelques peu surannée, afin

[411] En 1988, l'exposition *30 ans de design français*, mise en scène par le *designer* Philippe Starck, consacre une place de choix au ticket au centre Pompidou, où il entre dans la mythologie, au même titre que la Vespa, la 2 CV, le style Prisunic ou la montre Lip (*idem*).

[412] Voir les images PRATP, 148 003 et 148 004.

[413] RATP.

[414] La RATP est d'ailleurs récompensée par des prix multiples, qu'ils soient remis pour la qualité du travail effectué ou par sentiment de culpabilité du monde des publicitaires, résolument trop tourné vers des entreprises mues par le profit (pour une liste de prix obtenus, voir Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, p. 73.).

[415] La RATP n'hésite pas devant la variété des supports par la diffusion de spots télévisés (voir FI, *Publicités RATP 1975-1985*). Elle propose aussi des bandes dessinées publicitaires : « *Félix et le bus* » réalisé par des dessinateurs établis, puis « *Gaston, fou du bus* », où le personnage d'André Franquin, Gaston Lagaffe, subversif et résistant à tout ordre établi par son attitude décalée, n'est d'ailleurs pas sans rappeler la position de l'autobus dans le paysage modal (Fromental (J.-L.), *Félix et le bus*, Paris, KIS.S, RATP, 1986, 35 p. ; Franquin (A.), *Gaston fou du bus*, Paris, KIS.S, RATP, 1987, 47 p.). Ce choix de média est d'ailleurs proche de celui des entreprises commerciales les plus agressives qui tentent d'accoutumer les enfants à leurs produits.

[416] Citons celle pour le Montmartrobus, qui renvoie à la ville et à ses mythes : « *Monte en bus et tu verras Montmartre* » joue sur les personnages de Gavroche, Poulbot et Poil de Carotte et sur la chanson *Monte la-dessus et tu verras Montmartre* en les combinant avec l'image du ticket (Lambinet (H.), *Ticket chic, ticket choc*, *op. cit.*, p. 59). L'autobus entend ainsi incarner la liberté et la fronde. Par ailleurs, la référence à l'automobile n'a pas complètement disparu, comme en témoigne le choix du slogan « *chic, chic, chic, aïe, aïe, aïe* » dans certains spots télévisés, slogan qui avait servi, dès 1982, à la promotion de la R5.

de déclencher un effet de mode que ce « *groupe social* », alors notamment analysé par le sociologue Luc Boltanski, suivrait dans son ensemble[417]. Cette campagne, qui ne promeut que le métro, seul mode jugé crédible pour ce type de clientèle, révèle deux phénomènes. Premièrement, la RATP s'inscrit dans le mouvement général des entreprises publiques, comme la SNCF ou Air France, ayant visé les cadres supérieurs, tout en connaissant une réalité quotidienne bien plus mixte sociologiquement. Deuxièmement, elle illustre parfaitement l'idée qu'à travers une cible perçue comme valorisante, l'entreprise cherche à s'approprier son image, quitte à entrer en contradiction avec sa mission de service public.

Publicité, image et valeurs de l'autobus parisien

Depuis qu'elle s'est lancée dans la publicité, la RATP s'est interrogée sur les valeurs que véhiculent ses modes de transport et leur positionnement dans le paysage modal et plus généralement dans le contexte urbain. Parmi les valeurs spécifiquement mises en avant en faveur de l'autobus figure l'intérêt qu'il présente pour les touristes, au risque de ne pas le faire passer pour un mode adapté aux besoins des habitants de la région[418]. La publicité par mode ne mit généralement en avant que des qualités décalées de l'autobus, ce qu'incarne parfaitement la campagne *le Bus* en faveur des heures creuses en 1977. *A contrario*, la communication multimodale, par le biais de la *2e voiture*, puis, surtout, du ticket, a contribué à gommer les spécificités de l'autobus en le fondant dans une offre globale à l'image efficace.

Par le biais de ces publicités, la RATP tente de se donner une image moderne, celle d'une entreprise parmi d'autres, qui vise des cibles qu'elle juge valorisantes[419] La panoplie des supports employés suit d'ailleurs les schémas désormais classiques des politiques de communication des grandes entreprises. Des films simultanément documentaires et publicitaires sont ainsi réalisés par la RATP dans les années 1980, méthode employée dès les années 1950 par les constructeurs automobiles[420]. Dans son master 2 d'histoire, Dimitri Tate a montré comment la RATP a surtout communiqué en utilisant l'image d'hommes seuls, et, de façon moindre celle de couples d'amoureux, le fait de représenter un voyageur seul visant à simplifier le processus d'identification[421]. Du point de vue socio-professionnel,

[417] *Action ciblée "hommes d'affaires". Campagne publicitaire octobre-décembre 1987*, Paris, RATP, 1988, 63 p. ; Boltanski (Luc), *Les cadres. La formation d'un groupe social*, Paris, Les éditions de Minuit, 1982, 528 p. Pourtant, de son propre aveu, « *la RATP n'est pas en mesure [en 1988] de proposer un produit ou service ou titre particulièrement adapté à la cible* » (*Action ciblée "hommes d'affaires"*, *op. cit.*, p. 5). Elle n'hésite pas, sur un mode irrationnel, à promouvoir le métro, mode populaire s'il en est, par le biais de slogans tels que « *le métro, c'est le sens des affaires* » et « *le métro, c'est une affaire de bon sens* » dans la presse réputée sérieuse et supposée lue par cette frange de la population.

[418] Ainsi, en est-il de l'action publicitaire réalisée en 1982 dans laquelle la chanteuse québécoise Diane Dufresne, prenant l'autobus, affirme : « *quel merveilleux moyen de transport que l'autobus, pour goûter aux joies du tourisme et s'adonner à la découverte de Paris ! Ce n'est pas la fille de l'ouest qui le démentira* » (*ELL*, n° 54, mars-avril 1982, p. 17). Voir également FI, *Paris sans façons* qui met en scène deux touristes voyageant en autobus à Paris.

[419] A la télévision, la RATP tente ainsi de s'accrocher à l'image de modernité du centre Pompidou en jouant sur l'analogie entre les escaliers mécaniques de Beaubourg et ceux du métro (FI, *Publicités RATP 1975-1985*). Pour sa part, la campagne *Ticket chic, ticket choc* joue sur la modernité musicale en mettant en scène les *Beatles* ou Serge Gainsbourg.

[420] Voir FI, *Métro-bus-Paris* de 1982 et la série des *Magazine de l'automobile* de Renault au cours des années 1950.

[421] Tate (D.), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, *op. cit.*, pp. 42-45.

la seule catégorie clairement identifiable est le cadre, ce qui n'est pas cohérent avec le souci de toucher le plus grand nombre de personnes, mais pleinement logique avec la volonté d'accéder à une image valorisée, en tentant d'accaparer l'aura d'une figure jouissant d'un statut ressenti par les publicitaires comme positif[422]. Parallèlement, dès les années 1970, les agents, directement ou par le biais de signes, comme leur uniforme, sont mis en valeur, ce qui vise à donner à la RATP un visage humain, au moment où elle tend à déshumaniser ses services.

La RATP a également utilisé sa mission, transporter les citadins en région parisienne, comme argument publicitaire en jouant sur la puissance de ses réseaux afin d'impressionner le public par les chiffres de fréquentation ou de son effectif. De même, à la toute fin du XX^{e} siècle, les choix techniques de l'entreprise sont valorisés par sa publicité. Ayant massivement opté pour le pot pyrolytique et le filtre à particules adaptés sur ses véhicules diesel, et non pour des motorisations alternatives au gaz ou à l'électricité, la RATP vante alors publiquement les mérites écologiques de ses autobus, sans mentionner leur consommation élevée ou, justement, le manque de diversification des carburants employés[423]. La RATP affirme même, sur ses affiches, équiper ses véhicules de « *pots non polluants [qui permettent] aux bus de rouler sans polluer un air qui l'est déjà suffisamment*[424]. » La réalité est malheureusement bien moins idyllique, puisque ses autobus sont toujours émetteurs de particules et, surtout, de gaz à effet de serre. La presse les présente pourtant comme dotés d'un « *moteur diesel : économique et non polluant*[425]. » Ne se contente-t-elle pas de reprendre le discours officiel d'une RATP, devenue un annonceur publicitaire dans ses colonnes ? Autant de signes d'une dérive de la communication, mais également d'une relégation, en la matière, des ingénieurs jusque-là dominants.

Ainsi, alors que même les auteurs les plus favorables au transport public semblaient perdre confiance en l'avenir du réseau routier, la situation de l'autobus au milieu des années 1970 est nettement améliorée par rapport à celle prévalant 10 ans auparavant. De nombreuses innovations ont été engagées, aux résultats plus ou moins positifs pour le réseau, mais témoignant d'une volonté modernisatrice qui entend modifier l'image des autobus parisiens, aussi bien dans les cercles politiques, qu'auprès des citadins. Ce dont témoigne la visite, le 27 mars 1975, du secrétaire d'État aux transports centriste Marcel Cavaillé, qui prend le départ en « *autobus confort* », assiste à une présentation de nouveaux véhicules, notamment au gaz, puis des *Lignes pilotes* et visite plusieurs couloirs

[422] Ce n'est qu'en 2000 que la RATP met en scène la première femme cadre (*idem*).

[423] Le décalage entre l'image et la réalité se mesure à l'aune de la consommation de carburant. Alors que la RATP affiche un visage qu'elle veut toujours plus écologique au cours des années 1990, le remplaçant du SC 10, le R 312, issu de la recherche sur l'autobus du futur, paie cher ses innovations de confort pour le passager comme pour le machiniste : sa consommation à pleine charge frise les 80 L aux 100 km, soit le double de celle de son prédécesseur, notamment en raison des nombreux renvois d'angle liés à la disposition verticale du moteur à l'arrière (`http://www.navily.net`).

[424] ARATP, Présidence Blanc

[425] « L'autobus du futur : davantage de sécurité et moins de pollution », *Le Parisien*, 14 février 1991.

en autobus[426]. Mais parmi les recherches alors réalisées, les plus nouvelles sont pourtant peut-être celles liées à la relation de service et à la grille tarifaire, comme en atteste la *Carte orange*. C'est bien dans la construction d'un objet commercial que la RATP s'engage progressivement à partir du milieu des années 1970 en s'appropriant peu à peu les outils classiques des entreprises privées, de l'étude de marché à la publicité. Le concept même d'autobus se trouve mis au cœur de la réflexion alors entamée, du point de vue des voyageurs, des machinistes comme des espaces et de la place de l'autobus en ville.

Confrontées à une situation également critique, les autorités londoniennes prennent des mesures similaires à celles déployées à Paris : ouverture de couloirs réservés, développement de la régulation par radiophonie et électronique, généralisation de l'exploitation à un agent, augmentation des places debout à bord, amélioration des pôles d'échange, création de lignes différenciées, les *Red Arrow*, en 1968… A la fin des années 1960, les carrefours parisiens servent d'ailleurs d'exemple aux carrefours londoniens (voir p. 462).

Les résultats de ces deux séries de réformes sont pourtant opposés. Paris, notamment grâce au succès de la *Carte orange* voit la fréquentation des autobus remonter à partir de 1975 et leur image s'améliorer doucement. En revanche, le *Reshaping Plan* (*plan de restructuration*) londonien n'a pas connu un tel succès et s'est notamment heurté aux questions tarifaires, la *London Travelcard*, équivalent londonien de la *Carte orange* n'étant introduite qu'en 1983. Le manque de développement des couloirs réservés, malgré l'exemple, sans égal à Paris, d'*Oxford Street*, artère centrale, commerçante et prestigieuse, réservée aux autobus et taxis, a également joué un rôle dans l'aggravation de la chute de fréquentation que connaît le réseau au cours des années 1970, qui contraste avec la reprise spectaculaire à Paris (voir fig. 132, p. 627)[427]. En outre, sur le plan du matériel roulant, Londres ne parvient pas à imposer de remplaçant au *Routemaster*. Reste que le modèle standard français, qui fait ses preuves, alimente un mythe professionnel, mais ne trouve pas, dans le cœur du public, une aura similaire à celle du *Routemaster* londonien.

Cette distinction entre les cas londonien et parisien illustre l'idée que l'abandon de ses autobus que Paris a, sinon totalement consommé, du moins largement entamé au creux des Trente Glorieuses, a peut-être rompu un chaînon essentiel, que Londres a su conserver et que l'effervescence des années 1970 aurait finalement tenté de reconstituer. Mais à cet enthousiasme nouveau succède une période plus ambiguë, qui voit l'autobus pris dans un phénomène de violence et d'image qui se dégrade et confronte les choix des années 1970, comme la standardisation, à un contexte nouveau, celui d'un territoire qui se décentralise et d'identité locales qui s'affirment. Tandis que l'influence du métro, et du tramway dont

[426] Voir le carton ASNCF, 713 LM 1221.

[427] Ce n'est qu'au milieu des années 1990 que les couloirs réservés londoniens connurent une véritable vague de massification (voir Gardner (K.), McKenna (D.), Melhuish (T.) et Rice (T.), *The benefits of bus priority within the central London congestion charging zone*, Londres, TFL, 2006, p. 6).

[428] Collection personnelle.

Fig. 132 – *Vue d'*Oxford Street *(2005)* [428]

se dotent peu à peu les villes de province, met toujours plus en péril la souplesse de l'autobus.

Troisième partie
L'autobus parisien ou les paradoxes de la souplesse

Chapitre 8
Entre système et contraintes, un essai de modélisation de l'autobus parisien

La chronique de l'autobus à Paris présentée jusqu'alors permet, certes, de comprendre les évolutions de ce mode de transport, à travers les épisodes successifs que nous avons identifiés. Néanmoins, elle mérite d'être complétée par une analyse transversale, thématique et à dimension également chronologique, permettant de cerner explicitement ce qui constitue l'identité de l'autobus, compris comme un mode de transport plongé dans le contexte parisien du XX^{e} siècle.

Pour cela, nous proposons une formalisation théorique, en nous appuyant sur l'idée que l'autobus parisien constitue un système soumis à plusieurs champs de force. La notion de système de l'autobus parisien doit ici être comprise comme l'ensemble des éléments concourant au fonctionnement d'un service de transport en commun par véhicules automobiles routiers à Paris, tels que les véhicules, les infrastructures, les règles de conduite ou la tarification. Ce système est donc à la fois matériel et immatériel, de même que les influences qui s'exercent sur lui.

Les limites d'une telle approche systémique sont connues : schématisation, simplification des relations entre les divers éléments, mise à plat de phénomènes complexes... Elle nous semble toutefois posséder des vertus de clarification et d'explicitation, c'est-à-dire que, par son biais, il est possible de formuler des hypothèses, de les confronter aux réalités auxquelles nous pouvons avoir accès et, en fin de compte, de les revoir, affiner ou confirmer. La notion de système est d'ailleurs couramment employée dans le champ de la mobilité. Classique pour décrire les chemins de fer, elle se retrouve également dans le monde routier. L'expression « *système automobile* » est ainsi employée en 1988 par l'urbaniste Peter Hall et reprise en 1995 par le géographe Gabriel Dupuy pour décrire « *l'ensemble des éléments qui, avec les véhicules, concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés*[1]. » De leur point de vue, ces éléments sont aussi bien les routes, la signalisation et les divers équipements fixes que les structures reposant sur l'existence de l'automobile, comme les grandes surfaces, et ces éléments moins palpables que sont les règles, notamment le Code de la route, et les formes d'accès au monde automobile[2].

[1] Dupuy (G.), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, p. 2.

[2] Plus précisément :

Sans les routes, la signalisation, les stations-services ; mais aussi sans les parkings, les garages, l'automobile

Le système constitué par l'autobus parisien tel que nous l'entendons se rapproche de cette conception. Nous espérons effectivement traiter de l'ensemble des éléments permettant à un service d'autobus de fonctionner à Paris, qu'ils soient matériels ou immatériels, institutionnels ou informels, dans les normes ou dans les usages. Cette approche se situe à mi-chemin entre une approche très restreinte, centrée sur le véhicule et les méthodes d'exploitation, qui conduirait à une histoire traditionnelle célébrant le réseau, et une approche plus large, incluant notamment l'ensemble des acteurs au sein du système, qui brouillerait la compréhension de notre objet. C'est à l'analyse des caractéristiques de ce système urbain que nous nous attachons dans un premier temps en en distinguant trois dimensions constitutives : la sphère technique, l'ouverture sur la ville et les aspects culturels.

Ce système est soumis à des champs de force qui, à notre sens, expliquent largement son évolution en le contraignant à adopter des positions nouvelles en fonction des configurations successives de ces forces. L'idée de configurations successives des champs de force renvoie d'ailleurs à celle de cycles de vie du système. Ici, la notion d'espace public est importante puisqu'il s'agit du lieu où s'exercent ces forces. Nous consacrons donc un deuxième temps à la description de ces forces et de leurs importance et positionnement réciproques. Ce travail, de même que celui d'introduction de l'idée de système de l'autobus parisien, se veut pour partie théorique et s'éloigne donc quelque peu de la dimension purement historique tenue jusque-là. Pour autant, nous nous fondons sur la chronique de l'autobus parisien que nous avons proposée pour étayer notre modèle. Enfin, dans un dernier temps, nous aborderons une première analyse de la sensibilité du système selon des points de vue classiques qui sont ceux de la politisation et de la fréquentation, ce qui met en jeu la politique tarifaire et invite à un retour à la chronique historique.

Ainsi, nous proposons donc un modèle, ce qui ne signifie pas donner une interprétation figée des mécanismes. Le modèle que nous construisons est dynamique et évolue selon les lieux et les temps. Il n'est pas développé pour lui-même mais bien pour accroître notre compréhension de la relation tissée entre Paris et ses autobus. Nous espérons ainsi nous inscrire dans la logique défendue par plusieurs historiens, dont Bernard Lepetit[3].

---

ne serait qu'un objet inutilisable. Réciproquement, sans circulation automobile, les hypermarchés, les motels, les bases de loisirs resteraient désespérément vides. A cette partie physique du système s'ajoute, tout aussi indispensable bien que moins visible, l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement : le Code de la route [...], les règles de compensation entre assurances, les formes de crédit à l'achat d'automobiles, les règles du marché de l'occasion... L'interdépendance entre les éléments d'un ensemble élaboré au fil du temps justifie le terme de système.

(*idem*)

[3] Voici ce qu'il en écrit, en 1996 :

Le modèle n'est pas d'abord le résultat d'un mouvement de conception. Il est lui-même processus, qui prend sa forme en transformant un savoir initial, des questionnements, des matériaux documentaires en objet construit. Il trouve dans son déroulement même les procédures et les outils de contrôle [...] qui permettent d'apprécier la validité du système de propositions qu'il constitue. Tout modèle est réduction, qui ne retient de l'objet que certaines dimensions. Mais celles-ci ne sont pas en nombre limité, et chaque réduction en appelle d'autres : la recherche est une dynamique sans fin.

(Lepetit (B.), « De l'échelle en histoire », *in* Revel (J.) (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, pp. 91-92)

I. L'autobus parisien, un système urbain

L'autobus parisien nous semble donc d'abord être un système à plusieurs dimensions. Il relève effectivement de la sphère technique, comme le laissent d'abord supposer différents éléments le constituant : les véhicules, les modes d'organisation... Mais cette dimension mérite d'être discutée, puisque l'image qu'il renvoie, à travers son histoire, est celle d'un mode nettement plus artisanal qu'industriel, en particulier face au métro. C'est peut-être à son ouverture sur son environnement qu'il doit cette modération de son image technique. C'est du moins l'hypothèse que nous entendons appuyer. Enfin, aux dimensions techniques et d'ouverture, nous proposons d'ajouter une dimension culturelle, le système ne pouvant se confiner à de simples éléments abstraits de tout contexte, dans l'esprit des exploitants et des décideurs comme des voyageurs.

Soulignons que cette analyse sous la forme d'un système mêlant trois dimensions est une approche méthodologique, qui ne reflète en rien une quelconque vision qu'auraient partagée les acteurs du monde de l'autobus au XX^{e} siècle. Si la dimension technique a été perçue assez tôt, encore n'a-t-elle été réellement formulée qu'assez récemment, probablement au cœur des années 1960. Les autres dimensions, moins palpables, ne sont quant à elles apparues de façon explicite qu'au cours des travaux réalisés au sein du groupe de chercheurs dont la RATP s'est dotée sous le nom de *Réseau 2000*, au milieu des années 1980.

A. Un système technique

Parler de système peut à la fois sembler banal à l'historien des techniques et surprendre les contemporains d'une époque où l'autobus semble être le dernier objet à incarner la modernité technique[4]. Il convient donc de nous situer au sein des développements fournis de l'histoire des techniques et de leur rapport à la société, afin d'identifier les éléments pouvant justifier la vision du monde de l'autobus comme celle d'un système technique. Ce détour, large et théorique, est néanmoins essentiel pour positionner notre objet.

Quelle place pour l'autobus parmi les systèmes techniques ?

Rapprocher l'autobus de la notion de système technique impose effectivement un détour par les développements, maintenant bien établis, de l'histoire des techniques. La référence française en la matière demeure l'historien Bertrand Gille, dont l'*Histoire des techniques*, parue en 1978, propose de voir la notion de système technique comme « *un ensemble cohérent de structures compatibles les unes avec les autres*[5]. » Autrement dit,

[4] Sur les liens entre histoire et réseaux urbains, voir notamment Bocquet (D.), « Les réseaux d'infrastructures urbaines au miroir de l'histoire : acquis et perspectives », *Flux*, n° 65, juillet-septembre 2006, pp. 6-16.

[5] Gille (B.) (dir.), *Histoire des techniques, Technique et civilisation, Technique et sciences*, Paris, Gallimard, 1978, p. VIII.

pour emprunter ses propres termes[6] :

> *Toutes les techniques sont, à des degrés divers, dépendantes les unes des autres, et [. . .] il faut nécessairement entre elles une certaine cohérence : cet ensemble de cohérences aux différents niveaux de toutes les structures de tous les ensembles et de toutes les filières compose ce que l'on peut appeler un système technique.*

Cette acception de la notion de système technique est bien trop large pour notre étude, puisqu'il s'agit de nous centrer sur un élément particulier du monde des transports parisiens au cours du XX^e^ siècle. Ainsi, nous ne retenons cette vision globale que pour interroger les liens entre monde de l'autobus et systèmes techniques, au sens de Bertrand Gille, du trio fer, vapeur et charbon du XIX^e^ siècle, au duo électronique et informatique contemporain, en passant par le duo pétrole et électricité, qui domine notre période d'étude.

Autre approche de la notion de système technique, celle développée sous l'appellation anglo-saxonne de *large technical system*, que nous traduirons par *macrosystème technique*[7]. Sans approfondir ici la notion, retenons qu'elle désigne un système ou un réseau global présentant une complexité élevée et influençant fortement la société, un de ses idéaux-types en étant le réseau de distribution d'électricité.

Le système de l'autobus peut-il être considéré comme un macrosystème technique ? La réponse à cette question n'est pas simple. Contrairement à celle d'autres systèmes, notamment le chemin de fer, véritable parangon du macrosystème technique décrit par l'historien François Caron, la technicité de l'autobus ne s'impose pas aujourd'hui comme étant de même niveau que celle d'autres systèmes, du transport aérien à la filière de tri sélectif des déchets[8]. Cette vision, qui mérite d'être discutée, ne doit pas faire oublier que le système de l'autobus fut, à certaines époques, indéniablement un système de grande technicité. Que l'on pense à *la minute*, héritée des chemins de fer et mise en place par la CGO à la fin du XIX^e^ siècle, aux enjeux industriels de la substitution d'autobus aux tramways au cours des années 1930 ou au développement de l'autobus standard à l'échelle française au milieu des années 1960, le monde de l'autobus parisien a su faire la preuve d'une certaine complexité technique et d'échanges avec d'autres réseaux de transport[9].

Pour autant, ce caractère technique est perçu comme secondaire par rapport à celui de certains grands systèmes, y compris de transport en commun, tels le train et l'avion.

[6] *Ibid.*, p. 19.

[7] La notion a été introduite par l'historien Thomas Hughes mais a donné lieu à de nombreux travaux au cours des années 1990. Voir notamment Offner (J.-M.), « "Réseaux" et "Large Technical System" : concepts complémentaires ou concurrents ? », *Flux*, n° 26, octobre-décembre 1996, pp. 17-30.

[8] Voir notamment Caron (F.), « La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 53, n° 4, 1998, pp. 859-885.

[9] Sur *la minute*, voir « L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *La Nature*, n° 593, 11 octobre 1884, p. 301. Cet exemple illustre l'idée que l'autobus a pu bénéficier d'échanges avec des macrosystèmes techniques reconnus, comme le chemin de fer, ce qui tend à l'assimiler à ces systèmes. François Caron a plus spécialement analysé ces échanges entre macrosystèmes (voir Caron (F.), « La naissance d'un système technique à grande échelle », *art. cit.*, p. 28).

Deux séries de causes peuvent être avancées pour expliquer cette perception décalée.

Premièrement le système de l'autobus a presque toujours reposé sur une base technique faible, notamment dans l'emploi d'éléments réputés complexes et modernes. Ou plutôt, il a très souvent eu recours à des techniques déjà éprouvées et avec un certain retard par rapport aux autres systèmes qui l'entourent, notamment l'automobile et le chemin de fer. Pensons, par exemple, à l'adoption tardive du pneumatique à la fin des années 1920. L'industrie de l'autobus a effectivement toujours été accolée à celle de l'automobile, puis des poids lourds, son marché n'étant pas assez large pour le développement de produits indépendants, du moins à l'échelle française[10]. La fabrication autonome des véhicules par l'exploitant, qui était la règle à l'époque hippomobile, a disparu en deux temps, des constructeurs automobiles fournissant d'abord les châssis dès avant la Grande Guerre, puis, l'ensemble des véhicules à la sortie de la Deuxième Guerre mondiale. C'est ainsi que les enjeux techniques du monde de l'autobus, qui ont porté sur la mise au point et l'amélioration des véhicules au début du siècle, se sont rapidement reportés sur les questions d'exploitation, à l'exception notable de l'élaboration de l'autobus standard des années 1960.

Ressort de ces considérations l'image d'un mode de transport à la technologie grossière et à l'organisation artisanale. Cette image n'était probablement pas vraie aux débuts de l'omnibus automobile, époque où la presse relatait ses progrès dans les pages sportives, ni même au cours des années 1920[11]. Mais elle domina la fin des omnibus hippomobiles et reparut dès avant la Deuxième Guerre mondiale. Or un système technique se doit de posséder des règles de fonctionnement strictes, visant une efficacité et une sécurité maximales. L'exemple en la matière est encore le chemin de fer, puis l'avion. Plus près de l'autobus, le métro incarne cette suprématie de la technique, notamment par le principe, hérité du chemin de fer, d'obéissance passive à la signalisation, qui contraint l'agent à se soumettre à la machine.

Face à ces systèmes, l'autobus occupe une place décalée. En effet, ce système de transport semble d'abord se caractériser par une dimension technique très lâche. Il est ainsi peu dangereux, ou du moins au danger banalisé, puisqu'il n'est guère plus dangereux qu'une voiture ou qu'un camion, comme en attestent les rares accidents mortels qu'il a produit et qui sont toujours bien moins spectaculaires que ceux que connaissent les chemins de fer. Surtout, sa trajectoire, bien que suivant un itinéraire défini, doit s'adapter en temps

[10] Le cas du constructeur britannique Leyland est différent (voir Mulley (C.) et Walsh (M.), « Twentieth Century Policy in Motorised Bus Transport : the United States and the United Kingdom Compared », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 8, juin 2005, pp. 35-37).

[11] Le journal d'actualité *Je sais tout* a ainsi fait part dans sa rubrique « Tous les sports » des innovations successives de l'omnibus automobile. Voir notamment « Les expériences de l'omnibus Serpollet », *Je sais tout*, n° 1, 15 février 1905, p. 237, « Le premier omnibus automobile parisien », *Je sais tout*, n° 4, 15 mai 1905, p. 614 et « Les premiers services d'omnibus automobiles à Paris », *Je sais tout*, n° 11, 15 décembre 1905, p. 731. Le tout nouvel autobus fait également l'objet d'un chapitre intitulé « *Qualités de l'"autobus"* » de l'ouvrage que l'écrivain Paul Adam consacre aux différents aspects de la vie sportive (Adam (P.), *Morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907, pp. 282-286).

réel à la circulation, tandis qu'une liberté extrême est laissée, de fait, à un machiniste que les systèmes de régulation à distance ne permirent de contraindre qu'à partir des années 1970. Ainsi, le réseau de surface repose avant tout sur des facteurs humains, voire sur un caractère artisanal de chaque ligne d'autobus, petite unité peu centralisée et peu contrôlable. La coexistence des modes ferrés et routiers au sein d'une même entreprise, la RATP, pendant la moitié du siècle n'a d'ailleurs fait qu'exacerber cette dépréciation de l'autobus par les ingénieurs, attirés notamment par la technicité du métro, que ce soit dans son exploitation ou son extension[12].

Deuxièmement, en nous appuyant sur l'analyse des *large technical systems* proposée par le chercheur Iskender Gökalp, nous pouvons nous interroger sur la dimension globalisante de l'autobus, puisque le caractère global de son étendue comme de sa structure est une des spécificités d'un macrosystème technique[13]. Or les systèmes d'autobus, à l'exception des systèmes interurbains dont nous ne traitons pas et qui sont largement différents, ont une étendue géographique limitée à une agglomération. Les véhicules en jeu sont toujours de faibles dimensions, les éléments financiers, même s'ils peuvent être importants, comme lors des discussions sur le déficit des transports de surface au cours des années 1930, sont toujours faibles par rapport à ceux de réseaux ferrés, pour lesquels la construction et l'entretien de l'infrastructure pèsent lourd. De ce point de vue, l'autobus, qui utilise une voirie qu'il ne maîtrise pas et qu'il partage, n'est donc pas un système global[14]. En quelque sorte, il ne présente probablement pas un caractère suffisamment indépendant pour prétendre au statut de mode global.

En revanche, la structure des entreprises exploitantes est toujours de grande dimension, puisqu'il s'agit avant tout d'une industrie de main d'œuvre. De même que l'ambition des compagnies successives, qui a toujours été de faire voyager l'ensemble des citadins, parisiens, puis banlieusards, la vision globale de l'agglomération étant, sinon constamment présente, du moins largement récurrente dans les pensées des édiles et exploitants depuis les années 1920.

Pour autant, et dans la mesure où un macrosystème technique se doit de modeler le reste de la société, c'est-à-dire de lui imposer des évolutions en fonction de ses propres besoins ou caractéristiques – pensons à l'effet des chemins de fer sur l'homogénéisation du temps sur le territoire français –, l'impact du système de l'autobus sur la vie parisienne au cours du siècle n'est pas aussi net que celui d'autres éléments techniques, comme le

[12] Sur la question du choix des ingénieurs, notamment des polytechniciens en faveur du métro face aux gadz'arts réduits à l'autobus dans les années 1960, voir Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, pp. 118-119.

[13] Gökalp (I.), « On the Analysis of Large Technical Systems », *Science, Technology & Human Values*, vol. 17, n° 1, hiver 1992, pp. 57-78. Iskender Gökalp précise qu'un tel système doit être « *global in scope* » (« *global dans son but* ») et « *global in structure* » (« *global dans sa structure* ») (*ibid.*, p. 58).

[14] La CGO payait des redevances pour occupation de l'espace public. Cette compagnie et les compagnies de tramways devaient d'ailleurs entretenir l'espace entre et autour des voies de tramways, fût-il public.

téléphone ou les égouts[15]. Pour beaucoup, son influence est réputée très légère, comme sous la plume de l'expert en transport Michel Bigey et du syndicaliste de la CFDT André Schmider, en 1971[16] :

> *L'autobus, en effet, présente la particularité, contrepartie de la possibilité de faire varier les tracés, et également de ses caractéristiques d'exploitation, de ne pas influer sur l'urbanisme. L'autobus est neutre vis-à-vis de l'urbanisme qui se développe donc suivant les lois de "l'urbanisme-automobile" : dispersion et augmentation des distances.*

L'autobus ne pourrait donc pas accéder au statut de système technique crédible du fait de sa souplesse et de sa légèreté. Dans la dialectique de l'adaptation, consistant à identifier qui, de l'objet technique ou du reste de la société, s'adapte à l'autre, l'autobus est ainsi réputé être toujours le suiveur. Sans aborder ici ce point, qui constitue notre discussion de la culture de l'autobus à Paris et des complexes qu'il a développés et sur lequel nous ne partageons pas pleinement les avis ici évoqués, constatons simplement que ce manque de capacité à marquer la société qui l'entoure nuit à l'autobus pour sa réputation dans la sphère technique. En outre, il n'est jamais associé à un mode de pensée sociale spécifique, contrairement au chemin de fer, profondément marqué par le saint-simonisme[17]. Neutre technologiquement, l'autobus le serait également dans la pensée technique et politique.

L'autobus, tel que nous l'étudions ici, se présente pourtant comme un système largement technique, que ce soit par les choix qui ont dû être faits entre différents modes de traction – hippomobile, électricité, pétrole, gaz… –, entre différentes configurations du réseau – superposition et redondance à l'époque de la STCRP, réorganisation après la Deuxième Guerre mondiale… –, ou en termes d'espacement entre stations – d'environ 150 m au début du siècle à environ 300 m à la fin… –, par les évolutions de l'organisation des transports urbains à Paris, institutionnels et financiers, par les éléments de tarification, dont la maîtrise relève de techniques économétriques et d'économie publique ou par une pratique concrète et quotidienne de la mécanique des véhicules ou de la régulation des lignes. Si son rôle dans la définition des systèmes techniques au sens de Bertrand Gille est probablement mineur, l'autobus présente tout de même une dimension technique qui mérite analyse, pour la compréhension globale du système urbain qu'il constitue, mais également pour y déceler les nécessaires apports réciproques entre lui-même et son environnement, dans une société parisienne dont il est indéniablement un constituant.

[15] L'ouvrage fondamental sur le rôle des réseaux à Paris et leur impact sur la vie citadine est Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p. S'il contient un article de l'historien Dominique Larroque sur les transports publics, il ne distingue pas un impact particulier de l'autobus, notamment par rapport à celui du métro, préférant montrer l'ébullition de ce secteur entre 1880 et 1939.

[16] Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, p. 42.

[17] Pour une analyse du lien entre chemin de fer, saint-simonisme et aménagement urbain, voir Picon (A.), *Les Saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002, pp. 226-234. L'auteur s'attache à souligner l'apport concret du saint-simonisme, et des hommes inspirés par cette pensée, à la constitution du réseau français.

D'indéniables éléments techniques du système de l'autobus

Nous proposons de distinguer trois grands champs techniques dans le système de l'autobus : les infrastructures et le matériel roulant, d'une part, l'élaboration de l'offre de transport, de l'autre, et, enfin, l'exploitation. Cette distinction répond à des besoins d'analyse et ne reflète que très mal l'imbrication de ces champs entre eux et leur interaction avec d'autres éléments socio-culturels sans lesquels il n'est pas de technique, ce sur quoi nous reviendrons.

Les éléments techniques du réseau de surface les plus visibles et également les plus célébrés sont les autobus eux-mêmes. Même archaïques, notamment avant le remplacement des autobus à plate-forme arrière par les standards à la fin des années 1960, ils sont indéniablement des objets techniques, issus d'une conception d'inventeurs et d'ingénieurs dont la parenté avec l'objet technique et populaire par excellence qu'est la voiture est très nette. C'est d'ailleurs largement en fonction de critères techniques qu'ils sont sélectionnés dès leurs débuts en 1905-1906[18]. L'implication des pionniers de l'automobile, comme Eugène Brillié ou Léon Serpollet, dans la mise au point de l'omnibus automobile témoigne également de l'intérêt technique suscité par le développement de nouveaux véhicules de transport en commun.

Leur conception relève en effet de questions techniques qui se renouvellent au cours du siècle : passage des bandages pleins aux pneumatiques, choix d'une force de propulsion adaptée, notamment pendant la Deuxième Guerre mondiale, capacité des véhicules qui doivent permettre un écoulement rapide des flux, notamment les *bus bleus* des années 1960, abaissement du plancher au cours des années 1980, réduction de la pollution à la fin du siècle… Les questions qui se posent sont bien réelles et requièrent le travail d'ingénieurs nombreux, notamment à la STCRP puis à la RATP. Autre élément technique du réseau dont la présence est visible sur l'espace public mais dont l'élaboration requiert également une compétence d'ingénierie réelle, les infrastructures. Que ce soient les dépôts, dont l'organisation nécessite une optimisation des entrées et sorties des véhicules et des programmes de maintenance, qui succèdent au méthodes de gestion d'une cavalerie, ou les infrastructures fixes du réseau, notamment les terminus, où ce sont alors des questions de rayon de braquage des véhicules et de lieu de repos des agents qui interviennent, le réseau d'autobus s'appuie sur des dispositifs concrets qu'il faut concevoir et établir.

Le deuxième champ technique relève également de l'ingénierie mais d'une ingénierie tertiaire, celle des études et de la modélisation. Construire une offre de transport, c'est-à-dire concevoir un réseau dans ses différentes dimensions de service – itinéraire, fré-

[18] Parmi les critères retenus, la capacité à monter les pentes, notamment celles de Montmartre, est essentielle. C'est ainsi que Léon Serpollet expérimente un prototype à vapeur dès juillet 1905 sur la ligne Montmartre – Saint-Germain des Prés, qui est finalement la première équipée en matériel Brillié-Schneider en juin 1906. Autre critère d'efficacité technique, celui de la résistance en conditions d'exploitation, par le biais du concours de desserte du Salon de l'automobile en décembre 1905 (voir p. 149).

quence, tarifs... – est un domaine extrêmement pointu dont la complexité est très nette au vu des différentes déconvenues que certaines réformes ont pu provoquer[19]. Il existe une connaissance, le plus souvent empirique, liée à cette conception de l'offre, dans laquelle l'expérience acquise joue un rôle primordial. Il s'agit d'ailleurs d'un volet simultanément très peu exposé aux yeux du public et extrêmement visible, puisque les voyageurs sont très sensibles à toute hausse tarifaire ou baisse de fréquence, mais ignorent tout de leur élaboration. Nous rattachons à ce volet technique les questions de financement des transports et de mécanismes institutionnels divers dont la complexité va croissante au fil du siècle et qui requièrent, de même, un savoir-faire de techniciens. Le retrait progressif des élus dans ce domaine peut d'ailleurs également se comprendre comme le résultat de cette complexification, illustrée, par exemple, par les calculs d'indemnité compensatrice.

Enfin, le dernier champ technique est celui de l'exploitation en tant que telle. Dans des structures dominées par les ingénieurs, ce domaine est perçu comme le véritable métier de la compagnie. Métier du quotidien, dont l'essentiel consiste à résoudre rapidement des problèmes successifs sous la pression des voyageurs, des pouvoirs publics et des agents eux-mêmes, l'exploitation présente une dimension technique non négligeable : réguler l'espacement entre autobus ou organiser le graphicage et l'habillage de la ligne demande un savoir très spécifique, qui ne s'apprend probablement que sur le terrain. L'exploitant se dote d'ailleurs d'outils élaborés progressivement, initialement issus du monde ferroviaire[20]. Ajoutons à l'exploitation les services de maintenance, qui, s'ils sont moins exposés aux yeux du public, présentent une parenté certaine avec les services d'exploitation, dans leurs caractère quotidien, répétitif et technique. Notons ici que ces volets du réseau d'autobus voient leur dimension technique se renforcer depuis le milieu des années 1960, avec l'adoption d'outils électroniques et informatiques, que ce soit dans la régulation, l'élaboration de l'offre ou la maintenance[21].

Les éléments décrits ici sont les briques de base du système technique et se retrouvent donc à ce titre durant tout le XX^{e} siècle, de façon plus ou moins présente et sous des formes évolutives. Cette conception de l'autobus comme système technique nous semble historiquement reconnue à compter de la création de la STCRP qui se dote, dès sa naissance, d'une direction générale de l'exploitation et des services techniques[22]. Pour autant, il nous semble que la CGO, de façon éphémère, et la STCRP, plus longuement, pratiquent l'autobus mais ne le conceptualisent pas en tant que système. Ce n'est qu'à partir des

[19] L'augmentation tarifaire de 1967 illustre l'impact du levier tarifaire et la finesse qu'il requiert dans son ajustement à la demande. Le prix d'un trajet Opéra-Saint-Lazare est alors multiplié par plus de trois au 15 juillet 1967, passant de 0,19 F (0,21 € de 2006) à 0,60 F (0,67 € de 2006) ; cette hausse se traduit par une chute de 25,11 % de la fréquentation entre 1967 et 1968 (*Statistiques annuelles de la RATP*). Il s'agit d'un exemple de mesure prise par des non-spécialistes de la tarification, en l'occurrence le ministère des finances, préoccupé de l'exploitation du réseau routier (voir p. 509).

[20] Nous reprenons ici l'exemple de *la minute* (« L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *art. cit.*).

[21] Les livraisons successives du *Bulletin d'information et de documentation*, revue d'information interne de la RATP, illustrent cette apparition de nouvelles technologies dans le monde de l'autobus.

[22] Nous n'avons pu trouver d'organigramme de la CGO, mais il se pourrait que l'idée de services techniques soit née avec la motorisation.

années 1960 qu'une véritable conception intégrée des différents éléments est perceptible dans la littérature produite par l'exploitant, en l'occurrence la RATP. Nous employons donc ici la notion de système technique comme outil d'analyse mais il faut se méfier des anachronismes qu'elle peut conduire à formuler.

Ces différents facteurs tendent ainsi à rapprocher l'autobus des macrosystèmes techniques. Comme eux, il est d'ailleurs lieu d'innovation, même si celle-ci peut accuser certains retards, et semble également suivre un développement par phases successives, parcourant un cycle de vie[23]. C'est ainsi qu'une technique, celle de l'omnibus hippomobile, a été remplacée par une autre, celle de l'omnibus automobile à pétrole, ou que d'autres techniques n'ont jamais réussi, à Paris, à dépasser la phase initiale, comme le trolleybus ou l'autobus de petit gabarit[24].

Finalement, si des enjeux techniques existent dans le monde de l'autobus, leur moindre importance par rapport à ceux d'autres systèmes est probablement liée à la multitude de facteurs non techniques qui font de ce mode de transport un système ouvert sur la ville, c'est-à-dire, à l'opposé de ce que serait un système refermé sur lui-même, un mode de transport qui, par nécessité, intègre dans son fonctionnement de nombreux éléments qui lui sont étrangers et qui, de ce fait, sont conduits à le modeler.

B. Un système ouvert sur la ville

Pour comprendre comment l'autobus peut être analysé comme un système ouvert sur la ville, il nous faut aborder quelques éléments théoriques. Nous touchons effectivement ici à la place des objets techniques dans la société, champ très largement discuté, dans lequel nous entendons situer notre position.

Depuis les travaux des sociologues Bruno Latour, Michel Callon et Madeleine Akrich, engagés à la fin des années 1970, l'idée qu'il existerait une autonomie des techniques est largement remise en question[25]. Il ne s'agit pas d'en discuter ici, d'autant moins que l'autobus offre un exemple de système à la dimension non technique explicite et aisément palpable. Tout juste nous appuierons-nous sur deux approches moins étriquées que celle

[23] Les macrosystèmes techniques suivent un cycle de trois ou quatre phases : la phase initiale, la phase de développement accéléré et la phase de stabilisation à laquelle s'ajoute, pour Iskender Gökalp, la phase de déclin (Gökalp (I.), « On the Analysis of Large Technical Systems », *art. cit.*, pp. 58-59).

[24] Le trolleybus, sur lequel des études et expérimentations ont été engagées dès les années 1920 par la STCRP, fut choisi pour équiper quatre lignes de banlieue pendant la Deuxième Guerre mondiale, mais ne réussit jamais à s'imposer sur d'autres lignes et fut finalement abandonné en 1966 (voir p. 381). De même les autobus de petits gabarits, qui sont régulièrement apparus comme une solution aux problèmes de congestion, n'ont jamais trouvé leur place. Plusieurs essais ont été menés, par la STCRP puis par la RATP sans véritable succès (voir pp. 246 et 512).

[25] Madeleine Akrich propose une répartition en trois courants des pensées sur les liens entre société et technique (Akrich (M.), « Comment sortir de la dichotomie technique/société. Présentation des diverses sociologies de la technique », *in* Latour (B.) et Lemonnier (P.) (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques : l'intelligence sociale des techniques*, Paris, La découverte, pp. 105-131, notamment p. 107). Le premier groupe se fonde sur l'autonomie de la technique ; le second envisage une construction sociale de la technique d'un côté et une construction technique de la société de l'autre ; pour le troisième, au contraire, technique et société sont intrinsèquement liées. Notre travail tente de s'inscrire dans ce troisième courant.

purement techniciste pour étayer l'idée qu'il serait vain de distinguer une sphère technique d'une sphère sociale ou politique, mais que la technique fait pleinement partie de la société dans son ensemble et sa diversité, ce dont l'autobus nous paraît finalement être l'un des meilleurs exemples.

Dépasser l'autonomie de la technique

La première voie que nous suivrons est celle du sociologue Pierre Bouvier, adaptée dans le cas de l'autobus parisien, ou plus précisément de banlieue, par son élève Hervé Thomas[26]. Pierre Bouvier a introduit en 1985 le concept de *bloc socio-technologique*, qui décrit un « *ensemble de rapports interactifs entre la technique, l'organisationnel, le professionnel et le social dans lequel la permanence des processus et procédures techniques construit cet objet spécifique, ce "fait social" analysable comme tel*[27]. »

Cette approche prend en compte dans l'analyse du système de l'autobus l'ensemble des éléments liés à la pratique des acteurs, qu'ils soient agents ou voyageurs, en insistant notamment sur la sociabilité, la culture professionnelle, les pratiques… Ainsi, le travail mené par Hervé Thomas situe l'analyse directement à l'échelon de l'agent d'exploitation, le machiniste-receveur[28]. L'objet technique, omniprésent, ne l'est que par le biais des utilisations qui en sont faites et non plus par l'élaboration technique ou l'organisation fonctionnelle qui est généralement l'objet d'étude retenu. Ce croisement entre sociologie interactionniste et analyse socio-technique est donc une première approche, intéressante pour l'histoire de la mobilité.

La deuxième voie ouverte pour une compréhension sociale de la technique est celle développée par Bruno Latour, notamment, pour le cas des transports parisiens, dans son ouvrage de 1992 *Aramis ou l'amour des techniques*[29]. A partir de l'analyse de l'échec de ce projet de petites cabines automatiques guidées qui a capté les efforts de recherche de la RATP et de Matra des années 1970 au milieu des années 1980, Bruno Latour souligne l'importance des acteurs et de leurs représentations dans la conduite et la définition d'un projet de transport, où la technologie, en l'occurrence, est très présente. Avant même d'accueillir des voyageurs, un mode de transport est confronté aux multiples volontés et aux différents malentendus sur lui-même qui animent les nombreux acteurs intéressés[30]. Assez paradoxalement, ces considérations semblent d'autant plus justifiées pour l'autobus que

[26] Voir Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface : professionnels et usagers*, thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Pierre Bouvier, Université Paris X Nanterre, 2000, *passim* et Thomas (H.), « Socio-technique et interactionnisme : une combinatoire socio-anthropologique », *Socio-Anthropologie*, n° 8, 15 janvier 2003, `http://socio-anthropologie.revues.org/document125.html`.

[27] Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, p. 13.

[28] Voir Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface*, *op. cit.*, notamment p. 158.

[29] Latour (B.), *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La découverte, 1992, 240 p.

[30] Comme l'écrit Bruno Latour, « *les projets techniques se déploient dans un monde à ontologie variable ; tel est le résultat de l'entre-définition des acteurs* » (*ibid.*, p. 144).

ce mode de transport, contrairement à *Aramis*, n'a alimenté que très rarement des rêves d'ingénieurs ou d'hommes de pouvoir, ce qui ne peut qu'inciter à analyser les dimensions non techniques du système.

Les dimensions ouvertes du système de l'autobus parisien

Contrairement à d'autres systèmes techniques, comme la filière de production d'électricité, par exemple, l'autobus est un système où les dimensions d'ouverture sont aisément perceptibles. Alors que l'utilisateur de l'électricité ne peut distinguer l'origine, nucléaire, hydraulique ou autre de l'énergie qu'il utilise, celui de l'autobus sait pertinemment quel est son mode de transport. En effet, le voyageur incarne la dimension la plus visible du caractère ouvert de notre système. L'une des grandes spécificités des systèmes de transport est ce que l'on appelle généralement *la coproduction* du bien par l'utilisateur lui-même. Cette idée, classique, signifie que le bien, en l'occurrence le voyage, ne peut être produit que dans la mesure où il est consommé en même temps. Ou autrement dit, impossible de stocker un trajet en autobus. Cette situation est bien connue et se retrouve dans nombre de services publics, et, d'ailleurs, pour des raisons techniques, dans la production d'électricité.

Le système de l'autobus se doit donc d'inclure l'usager en son sein même et se trouve ainsi intrinsèquement en tension entre standardisation et différenciation de l'offre, ce qui est une problématique constante au long du siècle. Pensons à l'arrêt à la demande, abandonné avec la motorisation, qui permettait une individuation parfaite des parcours, l'utilisateur pouvant décider, à sa guise, de l'arrêt du système, ou à l'existence, jusqu'en 1941, de deux classes différentes, un même véhicule pouvant dès lors proposer deux services différents à des tarifs différents. Deux exemples qui nous incitent à formuler ici l'idée d'une standardisation du service sous l'effet de la massification, sur laquelle nous reviendrons.

De même, alors que l'autobus est un objet collectif public, il est le support de modes d'appropriation qui rappellent ce qui est connu pour des objets de consommation courante, les utilisateurs développant des usages nouveaux, imprévus et pouvant même être à l'initiative des innovations[31]. Évoquons ici l'exemple de la *Carte orange*, qui fut conçue comme un objet visant à faciliter les trajets en RER des banlieusards au sein de l'agglomération et qui s'avéra notamment être utilisée pour des trajets en autobus à Paris (voir p. 594). Ainsi, il est très net que l'autobus n'aurait aucun intérêt à fonctionner seul, en pur système technique. Il accueille donc en son sein des éléments diffus, bigarrés et *a priori* incontrôlables, les voyageurs, ce qui introduit simultanément la problématique de leur canalisation et de la gestion des comportements à bord, dont témoignent la présence du receveur, les couloirs d'attente et les divers supports destinés à l'éducation du public,

[31] Sur ce point, voir par exemple, l'analyse développée par Madeleine Akrich qui détaille notamment les différents modes d'appropriation et souligne le rôle actif des utilisateurs (Akrich (M.), « Les utilisateurs, acteurs de l'innovation », *Éducation permanente*, n° 134, 1998, pp. 79-89).

déjà employés par la CGO.

Mais le système de l'autobus inclut également une autre dimension, celle de l'espace public de voirie. Contrairement à des systèmes de transport en site propre, voire entièrement maîtres d'un espace créé pour eux, comme le métro, l'autobus est avant tout un monde plongé dans les aléas de la ville. Les trois dimensions techniques que nous avons retenues sont elles-mêmes le lieu de tension avec l'espace public de la ville. Que ce soient les contraintes de dimensions et de circulation, qui s'imposent aux véhicules et aux infrastructure du réseau, les rythmes des besoins de déplacement de la vie citadine, qui modèlent la conception de l'offre, ou les difficultés posées par les livraisons, les retards et les fortes charges, que doit gérer l'exploitation, le système fait également une large place en son sein à des éléments incontrôlés et non techniques. La différence est là très marquée avec le métro et rapproche l'autobus d'un système plus atomisé tel que celui de l'automobile. L'ouverture est d'ailleurs un des caractères intrinsèques de l'autobus, que l'on retrouve vanté par beaucoup au long du siècle et même avant que les omnibus hippomobiles soient mis en concurrence avec le métro.

Cette grande ouverture des éléments techniques à d'autres éléments sur lesquels l'ingénierie a très peu prise suscite des tensions qui imposent le recours à des règles de fonctionnement et posent la question des relations de pouvoir du système. Système technique, l'autobus répond à des règles visant son bon fonctionnement : Code de la route, règlement d'exploitation, sécurité des passagers, paiement des trajets par les voyageurs... Mais il répond également à un autre type de règles, que nous qualifierons de *règles d'usage*. Ces règles sont le plus souvent non écrites, tacites. Héritées de longues habitudes, elles investissent différents champs : la politesse, le savoir-vivre, la relation de service ; mais aussi les règles empiriques de dimensionnement d'une offre de transport, d'habitude de fonctionnement d'une ligne, de représentation d'une demande...

Ces éléments relèvent des concepts avancés par le philosophe Michel Foucault. A leur propos, il est effectivement pertinent de dépasser le schéma du pouvoir comme s'exerçant en trois temps, celui de la règle, de sa transgression et de la sanction. En effet, les règles d'usage constituent un faisceau d'éléments par lesquels un pouvoir s'exerce, celui de l'exploitant sur ses voyageurs, à qui il propose une offre de transport particulière, celui de certains passagers sur d'autres ou tout simplement celui des agents d'exploitation sur les utilisateurs. Nous pourrions aussi évoquer les normes sociales, qui façonnent les relations à bord et autour de l'objet technique. Pensons ici à la galanterie, pouvoir des femmes sur les hommes qui s'y soumettent et peuvent, par exemple, céder leur place assise. Ou à la règle de l'attente selon laquelle montent les voyageurs arrivés en premier au point d'arrêt, dont nous avons vu qu'elle pouvait être très peu respectée (voir pp. 47 et 439).

La notion sur laquelle nous appuyons notre réflexion ici est celle de *discipline*. Comme

l'écrit Michel Foucault, « *les disciplines sont des techniques pour assurer l'ordonnance des multiplicités humaines* » avec comme but de « *faire croître à la fois la docilité et l'utilité de tous les éléments du système*[32]. » Ces questions ont d'ailleurs été discutées par le sociologue Gilles Jeannot, notamment à propos du pouvoir discrétionnaire des agents d'exploitation[33]. Pouvoir qui rend inopérante toute multiplication des règles, qui ne ferait qu'offrir un choix plus ouvert encore à l'agent. Ainsi, l'introduction de tarifs à sections, en 1910, a-t-elle ouvert aux receveurs un champ très large en leur confiant le calcul du prix à payer par le voyageur, en plus de l'échange de monnaie dont ils étaient déjà en charge. Une gamme élargie sur laquelle il était dès lors plus facile de tricher, ou tout simplement, de se tromper. C'est ainsi dans ce jeu entre règles et contournements que réside le ressort humain du système.

Ce sont donc bien deux dimensions d'ouverture, *via* les voyageurs et *via* l'espace public, que nous décelons au sein même du système de l'autobus. En quelque sorte, les éléments perturbateurs d'une vision au déterminisme technique trop accentué sont en partie endogènes au système. Comme nous le verrons, la place accordée aux interfaces est donc essentielle pour notre compréhension du système. Peut-être est-ce aussi une des raisons qui expliquent que l'autobus ne trouve pas nécessairement sa place dans les analysées menées à la manière de Bertrand Gille ? Si la technique est toujours empreinte de construction sociale, les vecteurs porteurs de cette force sont assez visibles dans le cas de l'autobus. Ils posent, comme nous l'avons vu, des questions de pouvoir à l'intérieur même du système. Les éléments non techniques sont *a priori* moins maîtrisés, plus difficiles à analyser mais essentiels, plus libres et donc susceptibles de produire une construction culturelle sur une base sociale plus large, ce qui constitue, à notre sens, la troisième dimension du système de l'autobus parisien.

C. Un système culturel

En effet, l'autobus à Paris est un système culturel. C'est là d'ailleurs que ressort le côté parisien, puisque l'essentiel de ce que nous avons décrit jusqu'à présent pourrait s'appliquer à divers réseaux en différents lieux. Sous l'angle de la culture ressortent deux optiques : la première est celle de l'autobus comme révélateur de la culture parisienne de son époque ; la seconde est celle de l'autobus comme étant lui-même objet de représentations culturelles.

L'autobus, reflet d'une culture

Les autobus parisiens sont des objets plongés dans la ville. A ce titre, ils reflètent, sur différents modes, les éléments culturels présents dans ce Paris du XX^{e} siècle. C'est

[32] Foucault (M.), *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 1993, p. 254. Pour une analyse des disciplines, voir notamment pp. 244-264.

[33] Jeannot (G.), *Les usagers du service public*, Paris, Presses universitaires de France, 1998, pp. 37-38.

ainsi que la publicité, présente en masse à bord des autobus de la STCRP ou, de façon plus limitée, de la RATP, est un élément de culture citadine introduit dans le système de l'autobus et qui contribue pleinement à sa perception. De même, les itinéraires des lignes quotidiennes et exceptionnelles témoignent d'éléments culturels, souvent liés à la culture de masse, comme lors des grandes expositions de 1900, 1931 et 1937 ou d'événements plus locaux. Lorsqu'il est contraint de remplir ses autobus, l'exploitant doit s'efforcer de coller aux envies du plus grand nombre et, de fait, inclure de larges éléments culturels dans son offre de transport. Ainsi en va-t-il des autobus de nuit, de la desserte renforcée de lieux de loisirs ou au contraire, de l'abandon de certains tronçons, du fait d'une désaffection du public pour ces lieux.

Enfin, prenant à bord des individus dans leur grande hétérogénéité, l'autobus intègre nécessairement le reflet des attitudes, habitudes vestimentaires et comportementales des citadins tout au long du siècle. La lecture de la presse, grande activité du Paris de la Belle Époque, est indissociable des impériales d'omnibus ; de même que seraient les autobus à plate-forme arrière sans les fumeurs ?

Ce bain culturel particulier nous incite à penser l'autobus parisien comme étant un objet généralement spécifiquement urbain alors que d'autres objets urbains, comme l'automobile, présentent un caractère interurbain ou rural qui vient alimenter leur conception[34]. La capacité de la 2 CV à transporter des produits de la ferme, notamment les œufs sans les casser, est ainsi restée célèbre, alors que cette même 2 CV a également sillonné les rues parisiennes. Au contraire, le caractère spécifiquement urbain de l'autobus parisien vient de l'absence, dans sa conception, de la prise en compte d'une éventuelle utilisation en dehors des services urbains. Ainsi, même si l'autobus s'est avéré géographiquement polyvalent, ce n'est que de façon marginale, lors des conflits mondiaux et pour les services spéciaux, depuis les années 1920, et postérieure à l'élaboration purement urbaine de ses véhicules. De ce point de vue, l'autobus se situe à mi-chemin entre le métro, de conception et d'usage purement urbains, et l'automobile, véhicule doté d'une grande mixité, depuis ses débuts.

Mais, bien évidemment, cette grande perméabilité de l'autobus aux éléments culturels urbains ne peut se faire à sens unique. Se trouvant lui-même pris dans le jeu de la culture et des représentations, il alimente dès lors une mystique particulière, celle de l'autobus parisien, série d'affirmations, de croyances et de jugements, pris au sens culturel et qui touche les cercles les plus variés, des voyageurs aux exploitants.

[34] Sur ce point, voir Faure (A.), « Formation et renouvellement du peuple de Paris : aspects du peuplement de Paris de la Commune à la Grande guerre », *Recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, p. 143.

L'autobus, objet de culture

Pour être objet de culture, l'autobus doit avoir une audience. Elle nous semble présenter un double visage : le monde professionnel et le grand public. A la façon d'*Aramis*, l'autobus est lui aussi un objet technique dans le milieu humain, en interaction avec ses concepteurs, utilisateurs et contemplateurs ou détracteurs ; en interaction, c'est-à-dire que s'il se laisse modeler par eux, il les modèle à son tour[35]. Ce que traduit notamment sa place particulière dans la culture parisienne. Il est difficile de définir cette place rapidement et notre propos dans son ensemble a pour but de mieux préciser ce point. Toutefois, nous avançons une première grille de lecture en distinguant le monde professionnel du monde des voyageurs. Mais ce n'est qu'à la lecture de notre analyse transversale dans son ensemble que l'on peut jauger de la compréhension que nous proposons de la culture parisienne de l'autobus, ce qui explique le caractère quelque peu abstrait de ces premiers traits.

Le monde professionnel est entendu ici dans un sens assez large, c'est-à-dire qu'il recouvre les agents de la compagnie exploitante, les personnes des différents services organisant ou régulant les transports en commun de surface, comme l'administration préfectorale ou la police, les employés des constructeurs d'autobus, les spécialistes du domaine, ingénieurs le plus souvent, en activité ou retraités, ainsi que certains amateurs passionnés d'autobus, comme il en existe dans ce domaine, certes moins nombreux que les *ferrovipathes*. Le grand public recouvre l'ensemble des individus n'appartenant pas au monde professionnel, qu'ils soient voyageurs réguliers ou n'aient jamais pris l'autobus.

Le monde professionnel possède une véritable culture de l'autobus qui passe par différents champs : conception de l'offre, dessin des véhicules, façons de s'adresser aux voyageurs, habitudes d'organisation de l'exploitant... Il réalise son travail dans un cadre, appris et répété, où certains éléments sont privilégiés par rapport à d'autres, pour des raisons historiques ou par habitude, mais rarement pour des raisons purement techniques. C'est ainsi que peuvent se percevoir des différences importantes entre un monde de l'autobus et un monde du métro, dans leurs rapports à la ville, ou dans leur hiérarchie interne. Ou que peut se comprendre la conception que se font les élus des lignes d'autobus, objets qui sont rarement jugés sur de simples critères techniques.

Au sein même du monde professionnel vivent plusieurs mythes, spécifiques ou non à ce monde. C'est ainsi que le Madeleine – Bastille a eu une importance primordiale dans la constitution d'une fierté professionnelle (voir p. 94). Le matériel tient un rôle particulier dans ce monde, puisque si les autobus à plate-forme arrière ont eu un retentissement mythologique très fort, y compris en dehors du monde professionnel, d'autres véhicules occupent des places de premier plan dans la mystique professionnelle. Le plus exemplaire

[35] Voir notamment Latour (B.), *Aramis*, *op. cit.*, p. 8.

d'entre eux est l'autobus standard qui domine le paysage du dernier tiers du XX^{e} siècle. Chacun des modèles qui se sont succédé sur la chaussée parisienne alimente ainsi un vaste panthéon de l'autobus parisien, certains ayant une réputation très positive, d'autres étant relégués au statut d'erreur, tels les Berliet PGR des années 1970. En outre, certains éléments relèvent typiquement du monde professionnel, comme la célébration du site de Championnet, atelier central du réseau depuis le XIX^{e} siècle, voire de l'entreprise elle-même, que ce soit la STCRP ou la RATP, communément surnommée *la maison*.

Les traces que nous pouvons suivre pour saisir cette culture professionnelle du monde de l'autobus sont ses sources d'information, qui modèlent son regard, et ses productions, comme la publicité, qui témoignent de l'image qu'a ce monde professionnel du grand public. Ce sont également les habitudes de langage de ce monde qui a développé un vocabulaire très particulier. A la suite de Michel Foucault, l'analyse des « *formations discursives* » sur l'autobus à Paris nous paraît être une piste fructueuse[36]. Citons ici la notion de souplesse, qualité mise en avant de façon récurrente dans les discours sur l'autobus et qui constitue, comme nous le verrons, l'un des points-clés de l'identité de l'autobus à Paris.

Enfin, la question des valeurs de ce monde professionnel est également centrale. Travailler au transport quotidien de millions de passagers, dans un contexte qui a toujours été extrêmement différent de celui des autres secteurs d'activité, est probablement lié à certaines valeurs, acquises une fois arrivé dans ce monde ou préexistantes et motivant ce choix. Ainsi, si ces valeurs existent, du moins ne sont-elles pas toujours conscientes. Elles peuvent être générales, liées à la question du service public, par exemple, ou plus spécialement porter sur les transports. C'est ainsi que les décideurs, élus et ingénieurs, partagent eux-mêmes certaines valeurs[37]. Ces considérations sur les valeurs du monde professionnel incitent à se départir d'une image d'un monde rationnel à l'efficacité froide et contribuent, s'il en était besoin, à souligner l'importance des acteurs et de leur vision du monde, dans l'étude de notre objet. Nous tenterons de les cerner.

C'est également à un jeu de valeurs que renvoie la pratique de l'autobus (voir p. 785). Valeurs collectives d'une société qui n'offre pas d'alternative à certains citadins, ou valeur individuelle d'une personne dont c'est justement le choix. Ainsi, prendre l'autobus, ou ne pas le prendre, c'est s'inscrire dans un raisonnement qui donne à certains facteurs un poids particulier : coût, proximité sociale, temps, souci environnemental... Ce raisonnement est nécessairement issu, consciemment ou inconsciemment, d'un certain nombre de valeurs partagées par l'individu en question.

[36] Foucault (M.), *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, pp. 44-54.

[37] Sur ce point et dans un contexte récent, voir Lutje Schipholt (L.), van de Velde (D.) et Veeneman (W.), « The value of bus and train : public values in public transport », *European Transport Conference*, 2006, *passim*. Cet article montre par exemple qu'une des valeurs partagées par les décideurs, *via* les documents qu'ils produisent, est l'idée d'une mobilité pour tous et donc d'une vision positive de la mobilité.

Pour le grand public, et à des degrés divers, l'autobus est aussi l'objet d'une certaine mystique, proche de celle du monde professionnel, mais avec ses propres spécificités. C'est ainsi que les éléments-clés que sont l'impériale puis la plate-forme arrière occultent pratiquement tout autre imaginaire de l'autobus parisien. Toutefois, certains autres éléments, comme la connaissance des lignes ou le receveur, ont également leur place. De même que le grand public a une perception très riche de la société exploitante, que ce soit ce qu'il a appelé *la* ou *les TCRP* ou la RATP, service public pris dans une relation ambiguë d'amour-haine, au gré des grèves et des dysfonctionnements[38].

Ainsi la dimension culturelle du système est-elle essentielle à sa compréhension globale. Le moteur qui anime les objets techniques s'alimente d'ailleurs aussi bien à des sources sociales que culturelles, ce qui explique leur puissance dans la société industrielle. Reste que la force de certains objets, comme l'automobile, semble bien plus grande que celle de l'autobus. Ou que d'autres systèmes, aux représentations plus fortes, ont influencé le devenir de l'autobus parisien, notamment le métro.

C'est donc à travers l'analyse de ces trois pans imbriqués du système de l'autobus à Paris que nous proposons d'apporter une réponse à ces questionnements. Pans imbriqués qui ne sont que trois regards portés sur notre objet, toute évocation de l'un étant incomplète, voire incompréhensible, sans celle des deux autres. L'autobus parisien, système urbain, est indéniablement un objet technique, social et culturel qui s'inscrit à mi-chemin entre le système ferroviaire, avec ses horaires, la dépendance des voyageurs, ses réseaux, et le système automobile, avec son sentiment d'indépendance et son réseau quasi infini. Il répond en cela à ce que le philosophe Pierre Sansot appelait en 1996 le « *lieu urbain*[39] » :

> *Le lieu urbain a une certaine unité, déborde de ses limites (topologie des abords), est public mais avec des rites d'entrée et de sortie, se redouble, c'est-à-dire possède un foyer qui signifie ce que le lieu veut dire. Enfin, le critère principal est de modifier celui qui y rentre et en ressort (un voyage par exemple). Le lieu urbain demande à être réactif et modifie donc les personnes qui y sont.*

Système dont nous avons décrit l'ouverture, l'autobus parisien se trouve donc soumis à de multiples forces que nous proposons d'analyser en six champs et qui constituent autant de contraintes confrontées à sa logique propre.

II. L'autobus parisien, un système sous contraintes

Une analyse du système des transports parisiens à l'aide de la notion de contraintes a déjà été proposée par l'historien Michel Margairaz[40]. Son analyse de la RATP en tant

[38] La STCRP était couramment appelée, y compris dans la presse, *la TCRP* ou *les TCRP*.

[39] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 44.

[40] Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 23, 1987, notamment p. 7.

qu'entreprise en distingue ainsi quatre : la contrainte socio-politique, la contrainte sociale, la contrainte financière et la contrainte économique. Notre propos visant à dresser un tableau de l'autobus, comme système plongé dans le Paris du XX^{e} siècle, et non d'une entreprise exploitante, nous retenons la démarche de Michel Margairaz mais proposons, pour notre objet, trois champs de force doubles, qui s'exercent sur l'autobus, *via* l'espace public (voir fig. 133, p. 649)

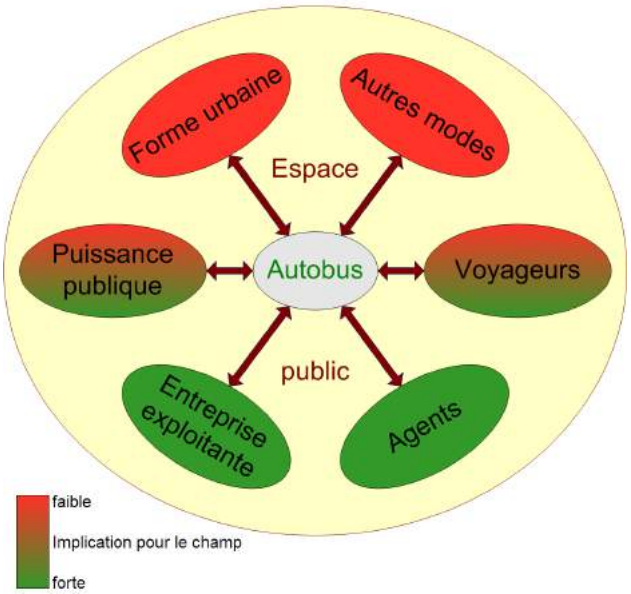


Fig. 133 – *Présentation schématique du système de l'autobus parisien et des champs de force avec lesquels ce système urbain interagit au cours du XX^{e} siècle*

Ces trois champs doubles peuvent se classer selon le degré d'implication que représente pour eux le système de l'autobus. La notion d'implication renvoie ici à l'importance que chaque champ accorde, par choix ou par nécessité, à l'existence des autobus parisiens. Elle n'est pas réciproque, le degré d'implication ne laissant rien présager de l'influence finale des forces issues de tel ou tel champ sur le système lui-même. Une forte implication ne signifie pas nécessairement une forte interdépendance, mais plutôt une forte spécialisation du champ sur la question de l'autobus en particulier.

Les champs à la plus forte implication sont ceux liés à l'exploitation quotidienne du système : la direction de l'exploitant, d'une part, les agents d'exploitation, d'autre part. Plus distants du système, puisqu'il ne constitue pas leur raison d'être, les clients forment un deuxième champ double. La notion de client renvoie effectivement, comme nous le verrons, à la fois à la puissance publique et aux voyageurs. Enfin, le champ à l'implication la plus faible est constitué de la forme urbaine et des autres modes de transport. La nature de ces champs peut sembler hétérogène, puisque s'y mêlent des acteurs humains, des institutions et des objets, voire des éléments abstraits, comme ceux pouvant dicter une politique publique ou la planification urbaine. Nous suivons ici les idées avancées par

la sociologie de la traduction pour placer sur un même plan différents actants, c'est-à-dire différentes entités qui s'imposent dans l'analyse par leur capacité à agir sur le système[41].

Aucun ordre ne ressortant *a priori*, nous avons choisi de centrer notre regard d'abord sur les clients du système, pour qui il est instauré, puis sur les exploitants, qui en assurent le fonctionnement, et, enfin, sur la forme urbaine et les autres modes de transport qui en modèlent l'environnement.

A. Le double visage du client : puissance publique et citadins

Depuis l'unification du transport par omnibus avec la création de la CGO en 1855, les transports publics à Paris ont toujours eu deux types de clients, les voyageurs et les pouvoirs publics. Nous entendons ici par *client*, une personne physique ou morale faisant appel à un prestataire pour combler un certain besoin, moyennant une rétribution non nécessairement financière ou directe. Soulignons en effet que, même dans le cas de la RATP, l'autobus à Paris a toujours été exploité par une entité distincte des administrations centrales ou locales, qui se sont donc trouvées en position de maîtrise d'ouvrage.

Les pouvoirs publics, un client régalien

La vision de la puissance publique comme premier client d'un système de transport en commun ne nous semble pas anachronique et permet de comprendre leur organisation générale depuis le milieu du XIX^{e} siècle[42]. Ainsi, la convention de 1860, qui étend la concession de la CGO après l'annexion des communes périphériques par Paris, précise dès son premier article que c'est « *dans le but de satisfaire aux besoins résultant de l'extension des limites de Paris* » que la CGO se voit en charge d'assurer un service de transport par omnibus[43]. La compagnie vient donc répondre à un besoin d'un maître d'ouvrage public qui se trouve en conséquence en situation de client, avant de répondre aux besoins individuels de chaque citadin. Mais les considérations financières sont plus complexes, puisqu'un tel client ne se trouve pas nécessairement payeur. Il peut jouer sur sa légitimité à être le seul acteur en droit d'accorder la possibilité d'exploiter un réseau de transport et donc se permettre de ne pas rémunérer directement son prestataire. Le principe étant que les clients voyageurs payent pour un service qui se trouve défini, même de manière lâche, par les pouvoirs publics.

[41] Pour une approche de la sociologie de la traduction, voir Akrich (M.), Callon (M.) et Latour (B.), *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, Paris, Presses de l'École des Mines de Paris, 2006, 300 p. Pour un exemple d'analyse recourant aux acteurs non humains, voir notamment Callon (M.), « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n° 36, 1986, pp. 169-208.

[42] Il convient en effet de se méfier de ne pas revoir l'histoire à l'aune des événements contemporains, puisque les premières années du XXI^{e} siècle ont vu s'accentuer le caractère de client des pouvoirs publics, *via* la position toujours plus affirmée du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

[43] *Traité du 18 juin 1860 entre la Ville de Paris et l'Entreprise générale des omnibus*, p. 12 (AP, Pérotin/10 331/56/1/277).

Que signifie l'expression *pouvoirs publics* dans le cas de l'autobus parisien ? A notre sens, elle recouvre essentiellement deux pôles d'administration, le contrôle et la police de l'activité, d'une part, sa tutelle, d'autre part.

Historiquement, c'est d'abord par les aspects réglementaires que les pouvoirs publics se sont impliqués dans le domaine des transports collectifs, lorsque la Préfecture de police refusait puis finalement accorda des autorisations pour l'ouverture de services d'omnibus au cours des années 1820. Cette institution est effectivement le principal acteur de réglementation et de contrôle, du fait de sa compétence sur la voirie et en matière de sûreté et de santé de la population. Fondée par Napoléon Bonaparte en 1800, elle contribue largement à modeler l'environnement du système parisien de mobilité. Le rôle qu'elle tient en la matière est d'ailleurs constant, puisque son intervention est notable tout au long de l'histoire de l'autobus que nous avons présentée. Elle n'est pas pour autant abstraite de considérations plus politiques. Par choix ou par contrainte, notamment liée à ses moyens, elle peut focaliser son attention sur un secteur de son activité et en délaisser un autre. Il en va ainsi du contrôle des taxis collectifs des années 1930, pourtant illégaux, que la Préfecture de police ne s'empressa pas de verbaliser, ou de la surveillance des couloirs réservés, à partir des années 1960, qui bénéficient de vagues de contrôle mais ne font pas l'objet d'une surveillance fine continue. La Préfecture peut également s'avérer force de proposition, comme dans l'épisode des *bus bleus*, qu'elle a largement promus au début des années 1960. Le préfet de police n'est donc pas qu'un simple contrôleur de l'activité de l'exploitant. Nommé par le pouvoir central, il traduit une volonté politique tout en assurant un rôle d'expertise et de police, partagé avec d'autres services, notamment ceux des Ponts et Chaussées du Département de la Seine, qui ont exercé un contrôle important, en particulier à l'époque de la STCRP.

Du point de vue de l'autobus, la Préfecture de police, après l'avoir accueilli plutôt froidement avant 1914, s'est prononcée en sa faveur au cours de l'entre-deux-guerres, notamment lors de la substitution des tramways. En revanche, après la Deuxième Guerre mondiale, son souci de favoriser la fluidité de la circulation parisienne se traduit bien souvent par une relégation de l'autobus, notamment par l'instauration de sens uniques nombreux. Mais, également soucieuse de la fluidité des autobus eux-mêmes, elle s'investit finalement dans la politique des couloirs réservés, notamment sous l'impulsion du préfet Maurice Grimaud, qui dirige l'institution de 1967 à 1971. L'ambiguïté de la Préfecture de police tient toutefois à son statut de juge et d'acteur, puisqu'elle doit simultanément contrôler les activités de multiples services tout en appliquant une politique nationale dont le préfet est le vecteur et qui peut entrer en conflit avec le contexte politique local.

Le deuxième rôle tenu par les pouvoirs publics en matière de transports urbains est ouvertement plus politisé, puisqu'il s'agit de l'autorité de tutelle qu'ils exercent sur le

réseau, en s'instaurant donc comme autorité organisatrice. La tutelle du réseau d'omnibus puis d'autobus témoigne effectivement, depuis les débuts de la CGO, d'une implication croissante de leur part. Ce rôle de tutelle consiste à définir les éléments caractéristiques du réseau : tarifs, itinéraires, fréquences, matériel...

Un rapide retour chronologique permet de mieux cerner l'histoire de cette tutelle (voir fig. 2, p. 35). La CGO, fondée sur l'instigation du préfet Georges-Eugène Haussmann, se trouve chargée d'un réseau de transport public par omnibus par la Ville de Paris. C'est donc la Ville qui est la véritable première autorité organisatrice[44]. Malgré une tension très vive entre elle et la CGO, ce binôme collabore jusqu'à la Grande Guerre, dont les compagnies de transport, autobus et tramways, sortent exsangues, ce qui impose une remise à plat du système. C'est alors sous la tutelle du Département de la Seine qu'est constituée une société unique des transports de surface, la STCRP. Le Département s'impose donc comme la nouvelle autorité organisatrice, la Ville demeurant compétente pour le métro. Le préfet de la Seine, qui dirige l'exécutif départemental, détient ainsi la main haute sur les transports urbains, les conseillers ayant un rôle de consultation, de discussion et de proposition, qui s'avère néanmoins essentiel[45]. Cette situation perdure jusqu'à ce que, pour faire face aux difficultés de coordination entre modes, le CTP, dominé par les techniciens, soit instauré comme autorité organisatrice unique par le décret-loi du 12 novembre 1938[46].

La guerre et l'Occupation conduisent à une évolution rapide de cette situation et le régime de Vichy prend directement sous sa tutelle les transports parisiens, par le biais du secrétariat d'État aux communications, poste notamment occupé par Jean Berthelot[47]. Un Conseil des transports parisiens, purement consultatif et où les élus locaux sont absents, l'assiste dans sa tâche, ce qui confirment les évolutions de l'immédiat avant-guerre. A la Libération, après une période de gestion temporaire, la loi du 21 mars 1948 fonde simultanément une nouvelle autorité organisatrice, aux pouvoirs restreints et contrôlée par les représentants de l'État, l'ORTP, et un nouvel exploitant, la RATP[48]. En janvier 1959, l'ORTP est remplacé par le STP, établissement public dominé par l'État où siègent des représentants de la Ville de Paris et des Départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, et qui constitue une nouvelle autorité aux pouvoirs élargis dont les décisions s'avèrent cruciales pour le fonctionnement du réseau d'autobus[49].

[44] Les compagnies existantes s'étaient contentées de demander des autorisations aux pouvoirs publics, plus pour des raisons de police que dans le cadre d'une relation réglementée entre prestataire et client.

[45] Les préfets de la Seine et de police communiquaient aux assemblées des mémoires préfectoraux comportant des projets de résolution. Ils pouvaient s'opposer aux décisions votées par les élus non conformes à leur point de vue.

[46] Décret-loi du 12 novembre 1938 relatif au comité de coordination des transports de la région parisienne.

[47] La loi du 20 septembre 1940 relative à l'organisation unique des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne et créant le CTP ouvre ainsi une période de « *dictature technocratique* » (Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, p. 56).

[48] Loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne. Cette organisation est précisée par le décret n° 49-1 473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

[49] Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Ainsi, l'autorité organisatrice a-t-elle présenté différents visages. Premièrement, remarquons l'application du principe de suppléance sur le long terme. En effet, à l'échelle municipale succèdent les échelles départementale, puis nationale, au fur et à mesure que la situation du réseau d'autobus, puis des transports publics parisiens, le réclame. Le passage du niveau municipal au niveau départemental s'opère en 1920, alors que l'autobus, jusque-là restreint à un réseau *intra muros*, s'allie au tramway dont les lignes sillonnent notamment la banlieue. La départementalisation de la tutelle est donc une solution géographiquement logique en plus d'être financièrement possible. De même, l'intervention de l'échelon national, d'abord par le décret du 12 novembre 1938, puis par les décisions de Vichy, et, enfin, avec la loi du 21 mars 1948, vise à extraire les transports parisiens d'un enlisement dans les discussions locales, qui n'avait pas permis d'en améliorer la situation financière. Le réseau d'autobus parisien devient dès lors un secteur national, sinon géographiquement, du moins institutionnellement et financièrement. Un désengagement de l'État ne semble perceptible qu'à la toute fin du XX^{e} siècle, pour des raisons financières et par application du principe inverse à celui ayant prévalu jusqu'alors, celui de subsidiarité[50].

La puissance du pouvoir politique dépend largement de la forme que prend le contrat le liant à son exploitant. Or, de ce point de vue, seule la véritable régie simple semble n'avoir jamais été réellement expérimentée à une large échelle en région parisienne, même si elle fut proposée par de nombreux élus de gauche au cours de la première moitié du siècle[51]. Là encore, l'accentuation du rôle de la puissance publique se traduit par un contrôle accru de l'activité de l'exploitant, de la CGO qui tenait une simple concession, à la STCRP qui opérait en régie intéressée, puis à la RATP qui se trouve être une régie autonome, c'est-à-dire disposant de son propre conseil d'administration et d'un personnel distinct de celui des collectivités, ce qui la différencie d'une régie simple. C'est ainsi que le texte de la concession de 1860 prévoit très peu de modes d'action du concédant sur l'offre de transport du concessionnaire, que la convention de 1920 encadre bien plus strictement, au contraire, l'activité de la STCRP et que la RATP se trouve être, notamment en matière financière, très largement dépendante des ministères.

Au fur et à mesure que se constitue un service des transports parisiens, les pouvoirs publics voient toutefois se réduire une certaine marge de manœuvre, celle leur permettant de susciter, par leur pouvoir de concession, des sollicitations extérieures au système, no-

[50] En 2000, en cohérence avec la décentralisation engagée depuis le début des années 1980, le STIF se substitue au STP, ce qui se traduit notamment par l'entrée de représentants de la Région Île-de-France à son conseil d'administration, qui en prennent la majorité à compter de 2005. Cette réforme est inscrite dans la loi n° 2000-1 208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

[51] La régie directe est par exemple le mode de fonctionnement des transports publics de Marseille depuis la création de la Régie autonome des transports de la ville de Marseille (RATVM) en 1950, devenue Régie des transports de Marseille (RTM) en 1986. Pour une histoire des modes d'organisation des services publics, voir Bezançon (X.), *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 376 p.

tamment en développant des modes concurrents ou des rivaux à l'exploitant en place. Ce qui fut une voie d'action politique notamment suivie par les édiles de la Belle Époque, en promouvant les tramways hippomobiles puis motorisés et le métro, puis, de façon marginale, par ceux de l'entre-deux-guerres, en laissant par exemple agir les taxis collectifs. Elle se trouve toutefois avoir presque totalement disparu depuis la création de la RATP qui détient un monopole. Dès lors, seule la rivalité existant entre la RATP et la SNCF put être employée, sans concerner réellement le réseau d'autobus parisien[52].

La puissance publique, de même que l'exploitant, comme nous le verrons, s'est de préférence investie dans le système de l'autobus parisien jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale et après 1968, en l'ayant plutôt délaissé au cours des Trente Glorieuses. Le consensus national autour de la RATP a finalement plutôt débouché sur une forme d'apathie que ne permettaient pas les discussions houleuses de l'entre-deux-guerres, tandis qu'au tournant des années 1970, les dysfonctionnements du système circulatoire, tant du point de vue de l'automobile que du transport collectif, ont imposé une implication nouvelle de ces acteurs dans la définition de ce que devait être un réseau d'autobus. En braquant les projecteurs sur l'échelle de l'agglomération et sur le projet du RER, les institutions des années 1950-1960 ont ainsi délaissé l'autobus parisien. Mais, dès lors qu'une implication nouvelle voit le jour et que des solutions sont inventées, que ce soit le couloir réservé ou la *Carte orange*, les pouvoirs publics, du fait d'une certaine inertie, n'ont plus foi qu'en ces seuls objets, parfois au mépris des qualités intrinsèques de l'autobus, dans le cas du couloir. Enfin, les institutions s'accommodent mal du caractère artisanal, et donc assez atomisé et peu uniforme, de l'autobus. Soucieux d'indicateurs simples, comme le rendement de la STCRP ou la vitesse commerciale de la RATP, permettant de fonder les décisions ou de leur donner un aspect rationnel, et de méthodes aisément généralisables, ce que traduit la volonté de standardisation du matériel, ils influent donc essentiellement dans le sens d'une normalisation. En ce sens, ils diffèrent des autres clients que sont les voyageurs.

Les voyageurs, clients visibles et quotidiens

Les clients les plus visibles de l'autobus sont évidemment ses voyageurs. C'est normalement pour eux que l'ensemble du système fonctionne, afin d'assurer leurs besoins de déplacement, contre une rétribution financière[53]. La question ici n'est donc pas de s'atta-

[52] L'épisode d'Orlyval, tentative d'introduire un exploitant privé dans la zone d'action de la RATP voulue par le gouvernement libéral de Jacques Chirac au milieu des années 1980, a débouché sur un échec, la RATP ayant dû reprendre la ligne. Les évolutions récentes du contexte réglementaire, notamment sous l'influence des directives européennes, et le choix fait par la RATP de conquérir de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France supposent toutefois un retour prochain à une situation plus concurrentielle.

[53] Sur la question de la contrepartie financière que le client doit verser à l'exploitant pour son déplacement, remarquons qu'elle relève du cas général dans notre domaine d'étude. Seules trois situations semblent y échapper. La première est celle des cas exceptionnels où le transport est gratuit, de droit ou de fait – grèves, dysfonctionnements du réseau, éventuelle journée de pollution ou de fête... Ces cas sont rares et ne rentrent pas dans la considération générale menée ici sur la définition du voyageur comme du client. En cas de grève ou de dysfonctionnement, le transporteur brise d'ailleurs le contrat

cher à l'appellation qui est donnée à la personne qui utilise l'autobus – client, voyageur, usager... –, mais bien de considérer qu'elle entre dans une relation d'échange, dans la mesure où elle rétribue un service qui lui est rendu[54]. Les sociologues ont introduit la notion de *relation de service*, notamment depuis les années 1980, pour décrire cette interaction particulière d'un client avec un service public. Comme l'écrit l'un d'entre eux, Isaac Joseph, il s'agit des « *relations ordinaires qui s'établissent entre les agents [des services publics] et les usagers dans le cours de la prestation de service*[55]. » Cette notion permet notamment de mener une analyse aussi bien en termes de sociologie des organisations qu'en termes de sociologie interactionniste, comme il l'a fait, précisément, pour la RATP[56]. Cette conceptualisation de la relation de service est largement influencée par le sociologue américain Erving Goffman et notamment par l'idée de *réparation*, introduite dans les années 1960[57]. Partant du constat que les situations d'interaction entre le client des transports publics et le système lui-même sont caractérisées par leur diversité, la présence du client et la coproduction du transport avec ce même client, il propose de voir la relation de service comme une relation de réparation, c'est-à-dire d'adaptation du service à chaque cas particulier par l'agent impliqué (voir p. 642)[58].

Or ces clients sont beaucoup moins bien connus que les clients institutionnels décrits plus haut. Ils frappent par le caractère atomisé de leur masse, chacun ayant une origine et une destination précises, des moyens financiers spécifiques, une attente particulière vis-à-vis du mode de transport employé et différentes caractéristiques personnelles qui

le liant au client.

Deuxième situation, le fraudeur. Il s'agit bien d'un voyageur, mais il ne rétribue pas, par définition, l'exploitant pour son déplacement. Ce cas est très intéressant et nous proposons de considérer le client fraudeur comme un client brisant, à son tour, le contrat qui le lie au transporteur.

Enfin, dernier cas, celui de la gratuité généralisée des transports publics. Cette idée, régulièrement évoquée depuis les années 1970 en région parisienne et expérimentée à Rome à la même époque, n'a jamais connu de concrétisation à Paris. Son application en France est extrêmement limitée. Si deux villes l'ont adoptée de longue date – Colomiers en 1971 et Compiègne en 1975 –, il semble que ces dernières années, d'autres villes suivent le mouvement – Châteauroux et Vitré en 2001 (sur la gratuité des transports urbains, voir Duhamel (Y.), *Gratuité des transports publics urbains et répartition modale*, Ivry-sur-Seine, PREDIT, ADEME, 2004, 66 p.). Les grandes agglomérations se sont jusqu'à présent limitées à des exonérations pour certaines catégories de voyageurs – chômeurs, bénéficiaires du RMI... En région parisienne, certaines personnes ont toujours bénéficié d'exonération notamment en raison de leur fonction particulière – policiers, élus, agents de l'entreprise exploitante... Ce sont là des populations quantitativement marginales que nous ne considérerons pas ici.

[54] A ce propos, au cours de notre texte, nous employons essentiellement le terme *voyageur* qui est probablement le plus neutre, mais également tout simplement le plus utilisé par les différentes sources pour qualifier les personnes se déplaçant en autobus. Ce n'est ici que pour insister sur l'interaction entre le voyageur et le système de l'autobus que nous utilisons le terme *client*.

[55] *La relation de service dans le secteur public*, Actes du séminaire Plan urbain-RATP-DRI, 1990, vol. 1.

[56] Citons ici, pour le cas du réseau d'autobus, ses principales références : Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 20, 1987, 105 p, Joseph (I.), « La relation de service, les interactions entre agents et voyageurs », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 39, 1988, pp. 43-45 et Joseph (I.), « Le temps partagé : le travail du machiniste-receveur », *in* Jeannot (G.) et Joseph (I.), *Métiers du public, les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*, Paris, CNRS éditions, 1995, pp. 63-83. A ces travaux, viennent s'adjoindre d'autres textes, notamment, d'un point de vue général, Jeannot (G.), *Les usagers du service public*, *op. cit.* et, plus précisément sur le cas des transports publics, Le Breton (E.), « L'utilisateur des transports collectifs urbains : une identité en débat au sein des entreprises », *Sociologie du travail*, n° 41, 1999, pp. 255-273.

[57] Erving Goffman a notamment développé sa conception de la relation de service et du « *cycle des réparations* » dans le contexte médical (Goffman (E.), *Asiles, Études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, traduction de Liliane et Claude Lainé, Paris, Les éditions de Minuit, 1968, réédition, 2002, pp. 375-438). Pour une introduction à la sociologie d'Erving Goffman, voir Nizet (J.) et Rigaux (N.), *La sociologie de Erving Goffman*, Paris, La découverte, 2005, 121 p.

[58] Voir notamment Joseph (I.), « La relation de service, les interactions entre agents et voyageurs », *art. cit.*, pp. 43-45 et Jeannot (G.), *Les usagers du service public*, *op. cit.*, p. 16.

l'individualisent fortement. Habitués, occasionnels, touristes, Parisiens et banlieusards se mêlent ainsi dans chaque autobus. La tension entre cette variété et la notion de transport en commun, par définition peu individualisé, est ici palpable. Elle sous-tend une partie de l'histoire des relations entre le système et ses utilisateurs[59]. Pour ajouter au paradoxe, peu de moyens sont disponibles pour l'exploitant comme pour l'historien, pour connaître les caractéristiques de ces clients, et même, tout simplement, leurs besoins réels. Analyser les habitudes de déplacements ne permet que de travailler sur les pratiques, pas sur les attentes[60]. C'est pourtant le principal moyen utilisé par l'exploitant pour les connaître jusqu'aux années 1970, lorsque furent engagées des enquêtes qualitatives (voir p. 605).

Le client des transports en commun dispose par ailleurs de certains moyens d'expression de son besoin, qui n'effacent que rarement son caractère individuel : plaintes écrites ou orales, dont le traitement est systématique mais qui ne contribuent que très rarement à une évolution du système, manifestation physique d'un mécontentement, par le biais d'une agitation ou d'agressions envers le personnel ou le matériel de l'exploitant, incarnant le système, ou grève des usagers, ce qui ne s'est, à notre connaissance, jamais vu en région parisienne. Une grève des usagers aurait consisté, pour des voyageurs, à cesser de façon concertée d'utiliser l'autobus en vue de protester contre une décision ou un état de fait.

Deux types de mouvements collectifs ont néanmoins vu le jour. Le plus explicite est la mobilisation de voyageurs sous la forme de mouvements prenant une ampleur accrue et capables de manifester auprès des pouvoirs publics et de l'exploitant leur mécontentement. Deux cas principaux ont marqué l'histoire parisienne : les mobilisations contre les hausses tarifaires en 1938 et au début des années 1970, dus à des mouvements hétérogènes, mêlant des associations locales, des partis politiques de gauche et d'autres types de groupes de pression. La réussite de ces mobilisations illustre la possibilité d'influencer le service d'autobus que les voyageurs ont su s'ouvrir. Mais elles font plus figure d'exception dans un paysage où l'atomisation des voyageurs prévaut.

C'est donc par une voie plus implicite et moins concertée que les mouvements collectifs se sont exprimés, essentiellement par le report sur d'autres modes de transport. La désaffection des voyageurs qu'a connue l'omnibus hippomobile au début du XX^{e} siècle ou l'autobus au cours des années 1950-1960 n'est pas le résultat d'un mouvement élaboré ou d'un appel collectif. Il s'agit de l'addition de décisions individuelles, qui eut pour résultat des effets massifs sur la fréquentation et donc les finances du réseau.

Le dernier moyen d'action des voyageurs est un moyen détourné. Les clients, voya-

[59] L'idée d'*Aramis* était bien d'ailleurs de créer un transport en commun individuel, oxymore qui n'est pas étranger à l'échec du projet (voir Latour (B.), *Aramis*, *op. cit.*, *passim*).

[60] La méthode relève de l'analyse des préférences révélées, avec toute ses limites, l'une des principales étant que le choix ne se fait que dans le champ des possibles du voyageur, qui ne peut donc exprimer une préférence absolue.

geurs et institutions, sont liés par le fait que les voyageurs sont également des citoyens, qui peuvent manifester, le plus souvent par un vote, leur satisfaction ou leur volonté de changement sur les questions de transport. Cette configuration fut notamment celle de l'entre-deux-guerres, quand le Conseil général de la Seine débattait âprement de ces sujets. Les plaintes à l'encontre de la STCRP arrivaient alors nombreuses sur les bureaux des conseillers généraux. Parmi d'autres, celle de 25 employés des abattoirs de Vaugirard, adressée au conseiller socialiste du XV^{e} arrondissement Armand Leroux en avril 1936, ne manque pas de jouer sur la proximité en rappelant au conseiller leur qualité de voyageurs mais aussi d'électeurs par des expressions telles que « *notre arrondissement* » ou « *la nombreuse population laborieuse de notre quartier*[61]. »

Mais ce lien peut disparaître, comme lorsque le régime de Vichy prit en main les destinées des transports publics parisiens. Depuis lors, d'ailleurs, les conseillers peuvent recevoir des plaintes, mais se trouvent bien moins armés pour les relayer, devant, le plus souvent, se contenter de questions posées au préfet de la Seine ou au préfet de police. Toutefois, certains conseillers municipaux, comme la gaulliste Janine Alexandre-Debray au cours des années 1950-1960, s'impliquent spécialement sur ces questions.

Autre élément d'imbrication entre les deux types de clients du système, leurs relations financières. En effet, tarifs et financement des transports publics sont largement régulés par la puissance publique au long du siècle. La figure du contribuable apparaît donc ici, alors qu'il n'est pas nécessairement client de ces transports et que le voyageur n'est pas nécessairement contribuable, d'où des tensions possibles. Elle avait été convoquée dès 1921 par l'écrivain Octave Mirbeau dans une dénonciation de la lenteur du système, alors révolu, de l'omnibus (voir p. 1064)[62]. Ce n'était pas là qu'une fiction, puisque des mouvements de contribuables se sont effectivement intéressés aux questions de transport public de surface. Ainsi en 1931, la Ligue nationale des contribuables français, mouvement de droite, s'est mobilisée contre la possibilité discutée d'une mise en régie directe de la STCRP, qui aurait selon elle accru les impôts locaux[63]. Quelques années plus tard, au contraire, ce sont les mouvements de gauche qui s'insurgent contre la concession avec subventions à la CEA, compagnie privée de la nébuleuse Renault, de la ligne FJ (Savigny-sur-Orge – Porte d'Italie) et dénoncent le « *poirisme des contribuables parisiens*[64]. » En revanche, alors que la situation de la RATP, dont les comptes sont équilibrés par des subventions nationales, aurait pu susciter des protestations de la part de contribuables, notamment provinciaux, nous n'avons pas trouvé de document attestant d'une tension aussi perceptible.

[61] Lettre d'employés des abattoirs de Vaugirard au conseiller Armand Leroux du 13 avril 1936 (AP, 10 331/56/1/22).
[62] Voir Mirbeau (O.), *La vache tachetée*, Paris, Flammarion, 1921, pp. 191-199.
[63] Voir *Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 194.
[64] « Toujours la S.T.C.R.P. », *d'Artagnan*, 1er avril 1939.

Ainsi, les voyageurs et les pouvoirs publics ne sont-ils pas indépendants dans leur rapport aux transports en général et à l'autobus en particulier. Ils se trouvent pris dans un même enjeu, en cherchant à conformer au mieux le service qu'ils rétribuent en fonction de leurs besoins. Or les modes de communication entre les clients et les prestataires ne s'avèrent pas toujours d'accès aisé, notamment pour les voyageurs. Il est ainsi frappant de constater le faible rôle tenu par les acteurs les plus atomisés, les voyageurs, mais également les agents, dans le conditionnement du système. Certes, ils donnent sa forme quotidienne et concrète à ce que signifie prendre ou conduire l'autobus, mais leur influence semble bien plus faible que ce qu'elle pourrait être. Surtout, elle semble s'amenuiser au cours du siècle, malgré un discours développé depuis les années 1970 tendant à mettre en avant sinon au centre passagers et agents. Le processus de normalisation du système est en réalité bien plus fort que celui d'émancipation ou de plus large liberté laissée aux acteurs individuels dans leurs relations au système de l'autobus.

Cette faiblesse de la place des voyageurs peut s'expliquer par leur atomisation et par le manque de moyens d'action dont ils disposent pour conformer le système. Elle peut également être plus intrinsèque si l'on considère les trajets en autobus comme des actes éminemment sociaux. Ne peut-on y retrouver l'idée, notamment développée au début du XX^{e} siècle par les sociologues Georg Simmel et Robert Park, selon laquelle les individus ne s'engagent jamais totalement dans les relations d'interaction qui les impliquent ?[65] Engagement retenu au quotidien qui influencerait plus largement une volonté retenue quant à la configuration d'un service urbain comme celui de l'autobus. Ce sont là des considérations de sociologie, même anciennes, qui devraient être étayées par une étude historique approfondie, pour laquelle les sources ne sont pas aisément identifiables. Soulignons que cette relative absence des voyageurs n'est pas spécifique à l'autobus et se retrouve pour beaucoup dans le système du métro.

Cependant, une forme d'action des voyageurs sur le système est décelable dans la façon constante dont s'est élaborée l'offre de service au cours du siècle. Sur ce point, la logique dominante est celle du suivi de la demande. A de rares exceptions près, comme lors de l'épisode des *bus bleus* au début des années 1960, l'exploitant a systématiquement élaboré une offre suivant la demande en se gardant bien de la devancer[66]. Cette attitude, qui vise avant tout à ne pas augmenter les dépenses sans garantir des recettes en contrepartie, a pour résultat que l'offre, en termes de fréquence et d'amplitudes horaire et hebdomadaire, a essentiellement été modelée par les pratiques des voyageurs. Autant la configuration du réseau a largement ignoré les évolutions de la demande, exprimée par des canaux divers et peu institutionnels – plainte, pétition, demande *via* un élu... –, autant le service peut

[65] Sur ce point, voir Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface*, *op. cit.*, p. 35.

[66] Les expériences d'anticipation de la demande n'ont généralement pas su donner suffisamment de temps à cette dernière pour s'installer, l'inertie de la logique de suivi de la demande étant très forte.

être considéré comme la résultante de l'analyse que la techno-structure a établie de la demande exprimée par les pratiques, en particulier grâce aux agents de terrain. Le double visage de l'exploitant, constitué de sa direction et de ses agents, fait ici surface.

B. Direction de la compagnie et agents d'exploitation, une forte implication

L'exploitant est pour le grand public l'incarnation du système lui-même. Pour autant, il convient de bien différencier l'exploitant et ce système puisque s'il est l'une des principales forces qui s'exerce sur lui, il en est tout de même distinct. Rappelons que la compagnie exploitante peut changer, tout en gardant les mêmes véhicules et itinéraires, voire le même personnel, comme lorsque la STCRP a succédé à la CGO. A l'image du double visage des clients, institutions et voyageurs, l'exploitant présente également une double facette. Il s'agit d'abord d'une compagnie, donc d'une direction, qui, par exemple, définit une politique industrielle, gère les effectifs ou est redevable d'éléments financiers. Mais il s'agit également de son personnel au sens où l'activité de transport public est un secteur à forte main d'œuvre, et dans la mesure où ce personnel est, pour la grande majorité des voyageurs, le seul représentant de l'exploitant quotidiennement visible. Cette distinction est d'autant plus légitime pour notre analyse qu'elle a été, depuis la CGO, très fortement marquée au sein même des entreprises exploitantes successives.

La compagnie exploitante, une grande stabilité institutionnelle

La chronologie successive des sociétés chargées de l'exploitation du réseau d'omnibus puis d'autobus à Paris est très simple, à l'exception de la période de la Deuxième Guerre mondiale, et témoigne d'une très grande stabilité institutionnelle (voir fig. 3, p. 36). Que ce soit la CGO, la STCRP, la CMP ou la RATP, la société exploitante est un acteur qui possède une légitimité indéniable à modeler le système de l'autobus, puisqu'elle a la charge de sa conception et de son fonctionnement quotidien. La ligne d'action de ces compagnies est plutôt aisément saisissable, puisque leurs archives sont bien conservées et reflètent souvent essentiellement l'activité de la direction, qui elle-même se résume à quelques personnes réunies autour d'un patron. C'est donc le champ de force le mieux connu, avec celui de la puissance publique, ce dont témoignent notamment les travaux de Michel Margairaz, Dominique Larroque et Pierre Zembri[67].

Pour autant, la direction, à laquelle nous rattachons également les services d'études, a ses propres idées de ce qu'est un système d'autobus et des formes qu'il doit ou non prendre. Légitimité ne signifie donc aucunement impartialité. Autant de représentations et d'*a priori* dont l'influence sur le système est très forte, et qui peuvent être liés, par

[67] Voir notamment Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP*, *op. cit.*, Margairaz (M.), *Histoire de la RATP*, *op. cit.*, Larroque (D.), *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers (1855-1939)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, 436 p. et Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports*, *op. cit.*

exemple, à une formation commune des cadres dirigeants[68]. Les systèmes de représentation de leur activité réservent effectivement une large part à quelques données importantes sur lesquelles semblent se concentrer toutes les attentions. A l'époque de la STCRP, la rentabilité, quotidienne, hebdomadaire, mensuelle et annuelle, de chaque ligne est ainsi continûment reportée jusqu'à la direction, d'ailleurs très ramassée. Au contraire, les cadres de la RATP portent plutôt leur intérêt à la vitesse commerciale des lignes, aux différentes heures de la journée, de la semaine ou de l'année.

La forme du contrat de concession dont bénéficie la société exploitante explique également nombre d'attitudes de la direction. Les modes de rémunération ou plutôt de financement dans le cas de la RATP, selon leur caractère plus ou moins incitatif, sont également essentiels. La STCRP, incitée à augmenter son offre par son contrat, fut ainsi fort dynamique au début des années 1920 ; la RATP, au contraire, contrainte de pratiquer des tarifs ne lui permettant pas de maintenir son activité constante dans un contexte d'enlisement de l'autobus, dut réduire son offre au cours des années 1950.

Toutes les entreprises ont, en revanche, partagé une grande prudence dans la conception de leur offre de service, à l'image de la CGO au moment de la motorisation de son parc. Même la STCRP, qui créa de nombreux nouveaux services, ne les maintenait que quelques semaines s'ils n'étaient pas directement rentables. Les dirigeants successifs semblent avoir été méfiants envers un principe pourtant connu des urbanistes et spécialistes de transport depuis, au moins, le début du XX^{e} siècle et rappelé, par exemple, par l'urbaniste Marc Wiel en 2004 : « *nous sommes dans un cercle vicieux où l'offre suscite constamment la demande*[69]. » Rappelons ici que le conseiller conservateur royaliste Ambroise Rendu affirmait dès 1907 que « *toute facilité donnée à la circulation développe la circulation*[70]. » Peut-être est-ce en raison de sa faiblesse apparente, que l'autobus s'est largement situé en dehors de ce cercle vicieux, ou vertueux pour sa fréquentation.

Enfin, comme dans toute entreprise, des dirigeants forts ont alterné avec d'autres, plus effacés. Les noms d'André Mariage, Louis Bacqueyrisse, Pierre Weil ou Pierre Giraudet ont ainsi marqué l'histoire des transports parisiens par l'impact qu'ils eurent sur la compagnie exploitante, que celui-ci soit loué ou au contraire décrié, par la presse ou les agents.

Les agents, serviteurs du système ?

Non moins importants dans la configuration du système, les agents d'exploitation sont beaucoup plus difficiles à saisir dans leur multiplicité. Ce sont eux qui sont visibles dans les représentations diverses, dans les écrits, dans les images, derrière chaque autobus,

[68] Les dirigeants de la STCRP étaient issus de l'École centrale et de l'École des Arts et Métiers ; la RATP, dans sa direction du réseau ferré, faisait appel à des polytechniciens et à des ingénieurs des Ponts et Chaussées (voir p. 472).

[69] Wiel (M.), *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, La Tour d'Aigues, L'aube, 2004, p. 38.

[70] *BMO*, procès-verbal du 4 novembre 1907.

dans les lettres de plainte, les constats d'accidents… Ils sont des dizaines de milliers à avoir servi l'autobus pendant un siècle[71]. Probablement autant de visions différentes de l'autobus, mais soumises aux mêmes règles, du moins à un moment donné. Comme nous l'avons vu, Éric Bail insiste sur le caractère hétérogène, par exemple, du personnel de la STCRP, notamment dans ses origines géographiques (voir p. 215)[72]. Une image illustrée par la place que les Bretons ont occupée dans les transports parisiens. Les agents sont ceux qui agissent quotidiennement sur un système dont ils sont les rouages, donnant une forme humaine aux instructions écrites, le bloquant par une grève ou le faisant fonctionner contre les pires intempéries, comme le machiniste à bord de son TN à conduite extérieure.

Les agents d'exploitation constituent donc, de notre point de vue, une contrainte supplémentaire à laquelle se trouve soumis le système de l'autobus. Si les décisions administratives expliquent une large part de l'histoire de l'autobus, d'autres éléments sont liés à la façon dont le personnel s'est comporté sur le terrain. Éléments d'autant plus importants qu'ils sont bien plus fondateurs des images de ce mode de transport que les mécanismes de financement, restés opaques pour l'immensité des voyageurs[73]. Le personnel d'exploitation, essentiellement de notre point de vue les receveurs et machinistes, puis machinistes-receveurs, donne donc un visage au système dans son ensemble, reflété dans les plaintes ou dans la presse. D'où la place primordiale de ces agents dans la définition du service rendu et au sein même de l'entreprise, de la CGO à la RATP.

La proportion de 70 % des effectifs consacrés à la conduite, constatée par le sociologue Éric Le Breton à la fin du siècle, est d'ailleurs confirmée, pour la STCRP, par les travaux d'Éric Bail[74]. Depuis la fusion des réseaux au sein de la RATP, il est toutefois plus difficile

[71] Nous nous appuyons ici sur la maîtrise d'histoire d'Éric Bail pour donner quelques ordres de grandeur des effectifs de ces agents d'exploitation (Bail (É.), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Evelyne Cohen, Université Paris VII Denis Diderot, 2000, 133 p.). La CGO employait en 1912 11 816 agents pour l'exploitation de son réseau d'autobus et de tramways (*ibid.*, p. 34). Au sein de ce personnel, difficile d'évaluer précisément la proportion de personnel servant plus spécialement le réseau d'omnibus, mais l'ordre de grandeur est de 5 000 agents. La STCRP, héritant du personnel des compagnies antérieures, atteint son effectif maximal à l'occasion de l'Exposition coloniale de 1931, soit 31 105 agents (*ibid.*, p. 19). L'effectif se maintient au-dessus de 25 000 agents dans l'entre-deux-guerres, dont on peut estimer qu'à partir de 1929 les deux tiers sont receveurs ou machinistes (*ibid.*, p. 38). La substitution des autobus aux tramways fait que parmi les 26 605 agents que la STCRP emploie en 1938, environ 18 000 sont receveurs ou machinistes d'autobus (*ibid.*, p. 19). La fusion des réseaux ferré et routier vient troubler les estimations pour la RATP, mais citons, par exemple, les 4 500 receveurs encore en activité en 1967 ou les 11 000 machinistes revendiqués à la fin du XX^{e} siècle par le département BUS de la RATP (Prévost (M.), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 8, 1985, p. 91).

[72] Bail (É.), *Le personnel de la STCRP*, *op. cit.*, p. 19.

[73] C'est bien en raison de l'importance de ces acteurs dans les processus de formation de l'image de l'autobus qu'Isaac Joseph a par exemple étudié les photos du personnel des transports publics de surface à Paris depuis la guerre de 1914-1918 ; en ressortent différentes figures, celle du machiniste fidèle au service de la Nation pendant la guerre ou celle du machiniste débonnaire, quasi bonhomme (Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, *op. cit.*, pp. 31-32).

[74] Voir note 71, p. 661. Voilà ce qu'en écrit Éric Le Breton :

> *Les entreprises de transport collectif [de surface] présentent une particularité par rapport à d'autres organismes de service public, liée à la distribution du pouvoir dans les organisations. Les relations concrètes à l'utilisateur sont monopolisées par les personnels de conduite qui représentent approximativement 70 % des effectifs totaux des entreprises. Ces agents disposent d'un pouvoir discrétionnaire nettement plus important que dans d'autres organisations. […] Le réseau, les lignes, les correspondances peuvent être remarquablement organisées, les autobus et rames de métro et de tramways d'un confort appréciable, les tarifs correctement adaptés, l'information sans faille… Néanmoins, les conducteurs ont potentiellement la capacité d'arriver en retard, de conduire brutalement, de rudoyer les utilisateurs. Dès lors la relation de face à face revêt une importance cruciale pour les gestionnaires des entreprises qui s'efforcent d'obtenir des personnels de contact la mise en œuvre de comportements professionnels plus conformes à l'objectif de séduction des*

d'isoler la proportion de l'entreprise consacrée au réseau routier. Néanmoins, depuis la suppression des receveurs, le métier de machiniste est la profession la plus courante et représente plus du quart des effectifs[75]. Cette situation pose ainsi des questions de culture d'agents du service public, de culture technique, indispensable pour un tel système, et de culture commerciale, notamment lorsque la compagnie insiste sur la nécessité d'être au service de ses voyageurs, comme la CGO des années 1900, la STCRP des années 1920 ou la RATP des années 1990[76].

La difficulté de la relation entre agents et voyageurs est donc un point essentiel qui explique à la fois une certaine mise à distance qui peut exister, un renfermement sur soi-même du groupe professionnel ou les forts liens qui pouvaient unir machiniste et receveur à bord de leur véhicule. Ce sont encore les cadres d'interprétation interactionnistes qui nous semblent ici pertinents et qui se sont finalement imposés au sein de ce monde pour analyser cette relation de service. La tâche de l'agent d'exploitation est d'autant plus complexe que, comme l'ont notamment souligné Isaac Joseph et Jean-Marc Weller, les machinistes et receveurs, puis machinistes-receveurs, se trouvent confrontés à différentes logiques qui viennent se superposer au cours de leur travail quotidien[77]. Ces trois logiques se sont constituées historiquement[78].

Héritier du cocher, isolé à l'avant du véhicule, le machiniste est d'abord agent de conduite, soumis à la ville et au temps. Bien qu'il s'agisse d'une des principales motivations des machinistes, elle se trouve contrariée par les difficultés de la circulation et la contradiction latente entre le statut de maître à bord conféré à chaque machiniste et les « *habiletés mineures* » qu'il doit développer pour s'imposer dans la circulation[79]. En outre, la culture du machiniste repose avant tout sur ce rôle de conducteur. Or les sociabilités de dépôt s'effacent au rythme d'une individualisation des modes de vie et d'un moindre respect ressenti par la direction des ordres et des horaires, tandis qu'à bord les outils technologiques se substituent au travail d'équipe pour assurer la régulation[80].

utilisateurs.

(Le Breton (E.), « L'utilisateur des transports collectifs urbains », *art. cit.*, p. 257)

[75] *Statistiques annuelles de la RATP.*

[76] A ce sujet, voir par exemple, les préoccupations de la direction de la CGO au sujet de l'attitude de son personnel, que traduit cet ordre d'exploitation n° 895 du 1er janvier 1902, signé d'Ernest Boulanger, président du conseil d'administration (ARATP, 1D 24 à 35) :

> *On rappelle aux agents de la Compagnie qu'ils doivent avoir pour le public les complaisances et les égards compatibles avec la bonne exécution du service. On leur recommande instamment de ne jamais se départir de la politesse et du calme, même quand ils seraient provoqués par des réclamations injustes ou par des observations déplacées. Cette attitude s'impose davantage au moment ou la Compagnie est en butte à de plus nombreuses concurrences. Il importe de prévenir tous les prétextes qui serviraient à les justifier.*

[77] Pour Isaac Joseph : « *le petit complexe dramaturgique que constitue un autobus parisien ou de banlieue [attribue au machiniste] au moins trois rôles, c'est-à-dire trois métaphores consistantes lui permettant d'articuler et de formuler ses performances en situation* » (Joseph (Isaac), « Le temps partagé : le travail du machiniste-receveur », *art. cit.*, p. 66).

[78] Comme l'explique Jean-Marc Weller, l'art du machiniste revient à conjuguer les incohérence des différentes logiques à l'œuvre dans sa tâche : le monde technique de la conduite, le monde industriel de la production et le monde expressif de la civilité (Weller (J.-M.), *Le machiniste et le voyageur. Expertise et apprentissage d'une relation*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 103, 1995, pp. 29-34).

[79] Joseph (I.), « Le temps partagé : le travail du machiniste-receveur », *art. cit.*, p. 69.

[80] Supposés être toujours plus au service du public, les machinistes se sentent depuis les années 1980 paradoxalement

Depuis la suppression du receveur, le machiniste est également agent de service, soumis à la diversité de la clientèle, mais jouant aussi sur la société particulière de l'autobus, dans laquelle les habitués tiennent un rôle-clé et sont capables de le seconder pour aider d'autres voyageurs. Il s'agit-là de l'héritage direct d'une fonction tacite du receveur, mais également de ce qui a suscité le plus grand nombre de travaux, conceptualisant cette *relation de service* (voir p. 655). Les questions posées à la profession de machiniste-receveur par ce volet du travail trouvent leur racine dans le traditionnel isolement dans lequel a longtemps été confiné le cocher, puis le machiniste, avant que les véhicules soient vestibulés à la fin des années 1930. Il n'existe finalement qu'un substrat culturel très fin de la fonction commerciale du machiniste. Tandis que parallèlement, la direction a cherché, de la création des carnets de tickets à la fin des années 1920 à celle de la *Carte orange* en 1975, à externaliser toutes les transactions commerciales susceptibles de se dérouler à bord. La contradiction à laquelle doit faire face le machiniste n'est donc pas simple.

Enfin, le machiniste se doit d'exercer un rôle de contrôle, l'obligation étant faite aux passagers de lui montrer leur titre de transport à la montée, notamment la *Carte orange*, ou de lui en acheter un. Cette fonction, reprise du rôle explicite du receveur, souffre d'un manque de temps. Insérée entre l'activité de conduite et celle de service, elle ne peut qu'être réduite, dans les faits comme symboliquement. Dans ce rôle, le machiniste n'a pas de légitimité réelle, ni de mode d'action simple contre un fraudeur, ce que traduit son attachement physique au poste de conduite fixe[81]. Perte de capacité d'action qu'avait déjà entériné le choix de développer les receveurs à poste fixe au cours des années 1950.

L'évolution de son métier n'incite effectivement pas à considérer le machiniste comme un acteur très influent sur le système. Il semble plutôt en subir les nouvelles configurations. La faiblesse du rôle des agents d'exploitation nous semble tenir notamment à la très forte hiérarchisation, à l'esprit d'effacement des individualités que présupposent la notion de service public et le statut des agents ainsi qu'à une « *structure militaro-taylorienne* » qui prévaut dans les transports de surface parisiens au moins jusqu'aux années 1990, sinon plus tard[82]. En outre, alors qu'une carrière *au métro* a toujours présenté un caractère prestigieux, du fait de l'enthousiasme suscité par ce mode depuis 1900, être machiniste n'a pas bénéficié de conditions aussi établies, solides et unifiées[83]. Descendants du monde du cheval, les agents d'exploitation, du cocher au machiniste et du palefrenier au mécanicien, ont dû construire une nouvelle identité, en composant avec cet héritage, qui a nécessairement produit un paysage professionnel plus hétérogène que celui du métro, né

isolés, voire dépossédés de leur conduite, ce qui provoque un certain désenchantement et la perte d'un sentiment collectif qui a longtemps été le ciment de la profession (voir Chauffier (E.) et Tixier (P.-É.), *Gestion du changement et rôle du syndicalisme à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 115, 1997, *passim*).

[81] Les machinistes ont d'ailleurs argué de l'exploitation d'autobus en libre-service – 308 véhicules sur 3 986 en 1996 – pour ne pas procéder au contrôle des titres de transport (Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface*, *op. cit.*, p. 122).

[82] « La révolution Blanc », *La vie du rail*, n° 2 335, 5-11 mars 1992.

[83] Voir Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface*, *op. cit.*, pp. 155-158.

en une quinzaine d'années, pour l'essentiel du réseau. Les agents sont pourtant très nombreux, dans le domaine des transports en général et celui de l'autobus en particulier[84]. Enfin, l'une des caractéristiques des transports collectifs est la force qu'ils réservent aux syndicats[85]. Mais l'effet de ce syndicalisme se porte bien plus sur les conditions de travail des agents que sur le service lui-même, influant ainsi peu le système du point de vue que nous avons adopté, celui de l'espace public et de la mobilité.

C. L'environnement parisien : des autres modes de transport à la forme urbaine

Enfin, l'autobus comme système ouvert est intrinsèquement influencé par des éléments exogènes issus de son environnement urbain. Distinguons ici deux types de facteurs. Premièrement, l'autobus s'inscrit dans un paysage modal, dans lequel tout citadin pèse les avantages et inconvénients de chaque mode, selon également ses possibilités d'accès à chaque réseau. L'existence d'autres modes sur un même espace public est effectivement déterminante dans l'évolution de l'autobus. Deuxièmement, la forme urbaine, comprise en termes spatiaux autant que sociaux, à laquelle l'autobus tente de s'adapter ou qu'il peut également modeler, constitue en quelque sorte le biotope dans lequel évoluent ces modes de transport. Ces deux derniers champs de force sont donc de nature différente des premiers et justifient, ici, notre appui sur la sociologie de la traduction.

Aperçu du paysage modal parisien au XX^{e} siècle

La mobilité parisienne au XX^{e} siècle a pris des formes extrêmement variées. Certaines, notamment la voiture et le métro, seront étudiées plus précisément dans notre réflexion transversale, qui aborde évidemment le cas de l'autobus. Une première analyse chronologique et modale permet néanmoins de percevoir cette grande variété[86].

Le premier mode, historiquement et dans les pratiques, puisque c'est toujours celui qui permet d'accéder aux autres, est la marche. Pratique difficilement quantifiable, mais probablement dominante, elle est celle de la frange populaire de la société, pour qui le transport public est trop cher avant 1900, celle des promeneurs sur les boulevards jusqu'aux années 1930, ou celle, encore, des courses de proximité tout au long du siècle. Si des études ont été menées sur la marche à Paris au XIX^{e} siècle, notamment par l'archiviste Luc Passion, la connaissance que nous avons du piéton de Paris au siècle suivant est assez

[84] Éric Le Breton insiste par exemple sur le poids du personnel dans ce secteur (Le Breton (É.),« L'utilisateur des transports collectifs urbains », *art. cit.*, p. 257).

[85] Sur la question syndicale à la RATP, voir Chauffier (E.) et Tixier (P.-É.), *Gestion du changement et rôle du syndicalisme à la RATP*, *op. cit.*, notamment pp. 127-130.

[86] La principale fresque sur les transports parisiens à l'époque industrielle est celle de l'urbaniste Pierre Merlin (Merlin (P.), *Les transports parisiens. Étude de géographie économique et sociale*, Paris, Masson, 1967, *passim*). Particulièrement bien documentée, elle reste la grande référence pour les évolutions de la région parisienne et des transports de masse qui la desservent, essentiellement les modes ferrés et automobiles jusqu'aux années 1960.

restreinte[87]. De façon générale, et notre thèse ne déroge malheureusement pas à cette règle, les recherches ne se concentrent que trop rarement sur le mode de déplacement le plus simple. Peut-être semble-t-il ahistorique, puisque chaque être humain, de génération en génération, semble posséder les mêmes dispositions pour marcher ? Une marche quotidienne de plusieurs heures, comme le pratiquaient nombre d'ouvriers parisiens au début du siècle n'a pourtant pas le même sens qu'une marche devenue manifestation politique ou promenade d'agrément. Ou les sources d'un mode qui marque très peu son territoire semblent-elles trop faibles ? L'historien Jean El Gammal a pourtant montré que la littérature permettait de se confronter aux pratiques et imaginaires des piétons de Paris[88]. Ainsi, si la marche est abordée comme un élément important pour telle ou telle population, de tel quartier ou de telle période, il manque, à ce jour, une étude complète sur la marche parisienne au XX^{e} siècle[89]. Elle influence pourtant nécessairement le système de l'autobus, notamment dans son utilisation courante pour les trajets à petit parcours, en concurrence ou en complément de ce dernier.

De même, d'autres modes mécaniques non motorisés, comme les patins à roulettes ou les plus récentes trottinettes, attendent encore des travaux d'historiens[90]. Motos, mobylettes et autres *scooters*, n'ont pas non plus fait l'objet d'études universitaires particulières sur leur présence historique à Paris, du moins à notre connaissance. Gardons donc en tête que les paysage modaux que nous entendons dresser ici s'avèrent nécessairement incomplets du fait d'un manque de connaissance de certains de leurs constituants, et non des moindres.

A une époque dominée par la traction hippomobile a succédé un temps de motorisation généralisée des modes présents sur l'espace public qui a donné à l'autobus la place de principal mode routier, jusqu'aux années 1930, et a vu la société parisienne entrer dans l'ère de la mobilité motorisée de masse. En parallèle, les modes ferrés, appuyés sur la longue tradition ferroviaire du XIX^{e} siècle, se sont largement imposés : en termes de fréquentation, le métro est le premier mode parisien depuis 1915, tandis que le tramway devança l'autobus jusqu'en 1932, avant de se faire doubler, artificiellement, par son rival routier, lors de son remplacement[91]. Le métro incarne d'ailleurs à lui seul la mobilité de masse et se pose en

[87] Passion (L.), « Marcher dans Paris au XIX^{e} siècle », *in* Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux*, *op. cit.*, pp. 27-43.

[88] El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, 166 p.

[89] Un bel exemple de la place de la marche dans la vie ouvrière du début du siècle est illustré par l'historien Alain Faure (« "Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin". Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens (1880-1914) », *in* Magri (S.) et Topalov (C.) (dir.), *Villes ouvrières 1900-1950*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 93-107).

[90] D'origine ancienne, puisque son invention remonterait au XVIII^{e} siècle, le patin à roulettes à connu une pratique irrégulière et majoritairement sportive.

[91] Il existe de longue date une diversité de travaux sur le métro. Citons simplement ceux reprenant une histoire globale du mode : Robert (J.), *Notre Métro*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1983, 512 p., Bindi (A.) et Lefeuvre (D.), *Le métro de Paris. Histoire d'hier à demain*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1990, 159 p. et Tricoire (J.), *De Bienvenüe à Météor. Un siècle de métro en 14 lignes*, Éditions de la vie du rail, 1999, 351 p. Sur la construction du métro et le rôle central de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, *le père du métro*, voir Berton (C.) et Ossadzow (A.), *Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain de Paris*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 219 p. Sur les tramways parisiens, nous renvoyons à Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition,

contrepoids évident de l'autobus tout au long du siècle. Parallèlement, quelques modes anciens, hérités du XIX^{e} siècle et qui se sont essoufflés, disparurent progressivement : le funiculaire de Belleville, un tramway à traction par câble, reliant la place de la République à l'église de Belleville depuis 1891, en 1924, les bateaux omnibus, la Petite Ceinture et le funiculaire de Bellevue, permettant aux Parisiens de se promener à Meudon depuis 1893, en 1934...[92]

Les autres modes routiers automobiles tiennent encore une place quantitativement moindre que celle de l'autobus, ce qui ne signifie pas que leur influence soit négligeable sur la vie urbaine, la conception de l'espace public ou l'image sociale des modes de transport. Ainsi, l'automobile individuelle a déjà engagé sa « *conquête de Paris* » dès la Belle Époque[93]. Mode utilisant l'automobile individuelle mais à usage collectif, le taxi représente un sempiternel rival de l'autobus parisien, même si son histoire est moins bien connue[94]. Leurs destins ne cessent de s'entrecroiser depuis la création de la CGV, en charge des fiacres, la même année que la CGO et leurs relations s'avèrent souvent tendues, du fait d'une concurrence directe pour l'espace et la clientèle, qui a peut-être atteint son apogée avec la création de taxis collectifs au cours des années 1930. Mais c'est un nécessaire dialogue qu'entretiennent finalement ces modes, dont le passé hippomobile, celui des omnibus et des fiacres, semble plus solidairement ancré dans la mémoire collective que leur forme automobile, plus récente. Enfin, en dehors de la marche, le principal mode non motorisé est alors la bicyclette[95]. Grâce à une baisse des coûts de production, le nombre de vélos connaît effectivement une forte croissance à la Belle Époque, qui se poursuit dans l'entre-deux-guerres, ce qui en fait un des modes importants pour notre travail, mais difficile à appréhender pour l'historien.

1992, 573 p.

[92] Sur les bateaux omnibus, voir Bédouin (A.), *Un transport oublié. Les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, 2002, 132 p. Pour une étude microhistorique approfondie de la construction du funiculaire de Belleville, voir Hallsted-Baumert (S.), *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Alain Dewerpe et Tony Judt, EHESS, New York University, 1999, pp. 30-85. Le funiculaire de Montmartre, seconde ligne de transport par câble à Paris, est toutefois demeuré en exploitation de 1900 à nos jours (voir Robert (J.), *Les tramways parisiens*, *op. cit.*, pp. 424-425). Sur le funiculaire de Bellevue, voir *ibid.*, pp. 422-423.

[93] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, 3 vol. Des histoires plus classiques de l'automobile, d'abord vue comme un objet industriel, mettant l'accent sur les marques et leurs stratégies, peuvent également éclairer notre travail. Voir notamment Bardou (J.-P.), Chanaron (J.-J.), Fridenson (P.) et Laux (J.), *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, *passim* et Loubet (J.-L.), *Histoire de l'automobile française*, Paris, Le Seuil, 2001, 571 p.

[94] Citons les travaux d'Anne Boudou, qui ne traitent que des débuts des taxis automobiles (Boudou (A.), *Les taxis parisiens, de la fondation des usines Renault aux taxis de la Marne*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Philippe Vigier, Université Paris X Nanterre, 1982, 330 p.). Le travail en cours de Nicolas Quillet devrait permettre d'accroître notre connaissance de l'histoire des taxis à l'entre-deux-guerres (Quillet (N.), *La place des taxis dans Paris pendant l'entre-deux-guerres : mobilité, identité, service public et croissance urbaine*, master 2 d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2007, 88 p.) Sur l'évolution de la profession de chauffeur de taxi, voir Laneyrie (P.) et Roux (J.), « Transport traditionnel et innovation technique. L'exemple du taxi en France », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, pp. 262-271.

[95] Peu de travaux ont été réalisés sur la diffusion de la bicyclette comme mode de déplacement et sur les pratiques qu'elle a engendrées (voir Carré (J.-R.) et de Ferrière le Vayer (M.), *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal*, Arcueil, INRETS, PREDIT, 1997, vol. 2, notamment pp. 9-23). La bibliographie est largement dominée par des histoires techniques et sportives de ce mode (voir par exemple Seray (J.), *Le monde du vélo : histoire, curiosités, accessoires*, Boulogne-Billancourt, Éditions du May, 2004, 144 p).

A cette première phase succède un temps de développement accéléré de la mobilité, dans les réalisations comme dans les aspirations, au cours des Trente Glorieuses. Alors que la première période est caractérisée par la massification de la mobilité, cette deuxième phase est plus teintée d'aspiration à une individualisation. C'est l'heure de la démocratisation de l'automobile et, à partir des années 1960 sous l'impulsion gaulliste puis pompidolienne, également celle des grands projets de transport, automobiles, *via* les autoroutes, et ferrés, dont le principal résultat fut le RER. Mode très intéressant au moins pour deux raisons. Il impose d'une part une recomposition des choix modaux et du réseau d'autobus en banlieue autour de ses gares. Il permet d'autre part de dépasser, au moins partiellement, l'opposition binaire entre autobus et métro au sein de la RATP[96]. C'est également l'avènement des transports aériens. La société semble tournée vers les questions de mobilité, dont le développement est perçu comme moteur de la croissance économique. Dans ce jeu, après avoir failli être la principale victime de cet essor de la mobilité, l'autobus parvient à enclencher une dynamique nouvelle, au milieu des années 1960.

Mais c'est la configuration modale suivante, celle qui s'amorce à partir de 1968 et de la crise de 1973 qui lui garantit la poursuite de son renouveau. Le paysage modal qui se construit alors est particulièrement intéressant, puisqu'il diffère peu de celui des Trente Glorieuses, la multimotorisation se développant, les projets autoroutiers se poursuivant et le réseau de RER s'étendant, mais le discours porté par des mouvements critiques puis par des acteurs de l'intérieur du système politique et technique lui-même, annonce qu'un changement est souhaitable, en cours ou inéluctable. Changement qui offre, dans tous les discours, aux transports en commun, et notamment à l'autobus, un rôle crucial. C'est donc un décalage entre discours et pratiques qui caractérise, à notre sens, le paysage modal de la fin du XX^{e} siècle.

Enfin, certains modes sont absents de ce paysage à l'échelle du siècle. Le cheval est une source de mobilité ayant assez rapidement disparu des voies parisiennes au début du XX^{e} siècle, notamment sur le réseau d'omnibus. Il ne fit dès lors que des réapparitions marginales, pendant la Deuxième Guerre mondiale ou à usage de loisirs dans les bois de Boulogne ou de Vincennes. D'autres absents ne se sont jamais développés. Il en est ainsi des modes aériens, à qui pourtant le maître de l'anticipation Albert Robida avait promis un bel avenir à l'aube du XX^{e} siècle. L'écrivain suisse Léon Bopp imaginait encore en 1957 que l'avenir serait aux « *petits avions atomiques bon marché* », aux « *ailes à moteur atomique, – qu'on se fixera dans le dos au moyen de bretelles* » et aux « *grands aérobus qui parachuteront leurs voyageurs sur Paris*[97]. » Aucun mode de déplacement

[96] Nous ne pouvons que regretter le peu de littérature existant sur le RER. Citons ici le principal ouvrage, abordant plus la conception et la réalisation de ce réseau que les pratiques et son lien avec la vie des banlieusards : Gerondeau (C.), *La saga du RER et le maillon manquant*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 200 p. La RATP a également produit un petit ouvrage très bien illustré qui retrace l'histoire de la ligne de Sceaux et du RER RATP (*Le RER. Le réseau francilien*, Paris, RATP, 2002, 144 p.).

[97] Bopp (L.), *Paris*, Gallimard, 1957, p. 64. Sur les véhicules inventés par Albert Robida et d'autres dessinateurs d'an-

aérien courant en zone urbaine ne vit finalement le jour à l'exception des rares hélicoptères, majoritairement utilisés pour des besoins très spécifiques depuis les années 1950, parmi lesquels ceux de la planification territoriale et dont le rôle dans la formation d'une certaine représentation du territoire par ceux chargés de le modeler est primordial. A mi-chemin entre les transports aérien et ferré, l'aérotrain des années 1970, pour sa part, est resté définitivement « *en quête de territoire* » sans intégrer le champ des possibles du citadin francilien[98].

Nombreux sont les modes de transport originaux qui ne se sont finalement pas imposés ou qui n'ont trouvé qu'une application d'une ampleur bien moindre que celle attendue par leurs concepteurs, du trottoir roulant de l'Exposition universelle de 1900, pourtant baptisé *la rue de l'avenir*, au système par câble SK de la fin du XX^{e} siècle, sans oublier *Aramis* ou le VAL, métro automatique léger dont l'application en région parisienne, à partir de 1991, ne fut que marginale et chaotique[99]. Ces projets non aboutis ou réalisations mineures n'en sont pas moins importantes pour la conception des transports parisiens. Même à l'état de fantasmes, ils ont connu une existence de papier, été mentionnés sur des documents de planification et ont apporté une motivation et un intérêt à ce secteur particulier. En ce sens, modes utilisés, disparus ou morts-nés ont alimenté un paysage modal particulièrement riche dont les tensions internes ont largement contribué, à notre sens, à modeler la mobilité parisienne.

Alliances et rivalités modales, un moteur de l'histoire de la mobilité

Le ressort de la dynamique modale tient en effet aux relations que ces modes entretiennent entre eux et au fait qu'ils partagent essentiellement deux mêmes espaces : celui de la voirie, sauf le métro qui se crée son propre espace ou le bateau contraint d'emprunter les voies navigables, et celui du choix modal, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements, déterminés par les moyens, représentations ou attentes des voyageurs. Le sociologue et économiste Alfred Sauvy a proposé de voir ces relations selon une « *biologie de la route* » qui serait un lieu de conversions, d'exterminations et d'expulsions d'espèces[100]. En ressort

ticipation, voir *Robida. Fantastique et science fiction*, Paris, Pierre Horay, 1980, pp. 79-102 et Racine (G.), *Quand nos grands-pères imaginaient l'an 2000*, Paris, Nathan, 1991, pp. 7-29.

[98] Guigueno (V.), « Un objet en quête de territoire : l'aérotrain de Jean Bertin et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise », *in* Vadelorge (L.) (dir.), *Habiter les villes nouvelles*, Paris, Le manuscrit, 2006, pp. 63-80.

[99] Le trottoir roulant de l'Exposition universelle de 1900 semblait promis à un fort développement, puisqu'il fut surnommé *la rue de l'avenir* et salué par le jury de l'Exposition (*Rapports du jury international de l'Exposition universelle internationale de 1900 à Paris, Groupe IV – Matériel et procédés généraux de la mécanique, Troisième partie – Classes 21 et 22*, Paris, ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, 1903, p. 58). Il ne connut pourtant pas d'autre application à Paris. Le trottoir en fonctionnement a été filmé par les frères Lumière (FI, *La plate-forme mobile*).

Sur *Aramis*, voir Latour (B.), *Aramis*, *op. cit.*

Le VAL, qui s'est imposé en France (métros de Lille (1983), Toulouse (1993) et Rennes (2002)) et pour la desserte aéroportuaire en Île-de-France (Orlyval (1991), CDGVAL (2007)) a souffert de la concurrence des nouveaux tramways pour lesquels les villes françaises ont largement opté à la fin du XX^{e} siècle.

Le SK, système de cabines tractées par câbles dérivé des remontées mécaniques, a connu différents échecs, à Noisy-le-Grand et à Roissy, et n'est plus exploité aujourd'hui qu'au Parc des expositions de Villepinte.

[100] Sauvy (A.), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p. 106. Comme il l'écrit quelques pages plus loin, « *les espèces animales, lâchées dans la nature, ne luttent que dans deux cas : lorsque l'une est la*

donc un schéma de relations tendues entre les différents modes et la nécessité de tenir compte de l'évolution de chacun pour comprendre celle du système de l'autobus à Paris.

Plusieurs exemples illustrent cette idée d'interaction entre modes. Prenons en deux tirés de l'historiographie anglo-saxonne. L'historienne Barbara Schmucki a montré comment l'automobile a changé les pratiques et les comportements culturels dans une sphère qui lui est *a priori* étrangère, celle des piétons[101]. La coprésence sur l'espace de voirie des différents modes les rend perméables les uns aux autres. Autre exemple plus classique, l'interaction entre techniques. L'historien Gijs Mom, en dressant l'histoire d'un objet toujours attendu comme étant le véhicule du futur, la voiture électrique, explique comment de nombreuses innovations sont nées dans le monde de la voiture électrique pour finalement être importées dans celui de la voiture à pétrole, sans que celle-là parvienne à détrôner celle-ci[102]. La coprésence des modes, sur un espace technique, les rend ainsi également perméables les uns aux autres. Pris dans ce jeu de relations entre systèmes modaux concurrents, mais qui peuvent également s'allier, l'autobus est donc soumis à un champ extrêmement touffu, celui des modes, où les déterminismes techniques paraissent dominants à de nombreux acteurs, mais où la force des objets et des pratiques culturelles des ingénieurs comme des citadins ne doit pas être négligée.

Ce champ de force est, à notre sens, le plus influent des facteurs s'exerçant sur le système de l'autobus parisien. Il ne s'agit pas là d'une spécificité de ce mode, mais l'autobus ressent probablement de façon très aiguë la présence, directe ou indirecte, dans la rue ou dans les esprits, de rivaux, de la marche à pied à l'automobile individuelle. Le rôle des nouvelles concurrences apportées à l'omnibus hippomobile à la Belle Époque est décisif dans l'évolution du système exploité par la CGO. De même, la présence de l'automobile, sous des formes variées, autocar privé, taxi collectif ou véhicule utilitaire, explique simultanément le succès et la contestation de l'autobus durant l'entre-deux-guerres. A son tour, l'automobile individuelle, captant les voyageurs de l'autobus tout en mettant à bas son efficacité au cours des Trente Glorieuses, avant finalement de fournir un prétexte à l'aménagement d'espaces réservés à la circulation d'autobus, contribue largement à modeler le système de transports collectifs de surface.

Les interactions entre systèmes sont nombreuses et prennent plusieurs formes. Elles se fondent souvent sur l'espace public commun que les modes se partagent et qui est, le plus souvent, inextensible. Plusieurs exemples montrent toutefois que l'espace peut se transformer ou s'accroître, lors d'un remaniement global de la voirie, comme l'haussman-

proie de l'autre ou que toutes deux cherchent la même proie » ; la principale proie étant ici « *le précieux espace.* » (*ibid.*, p. 111).

[101] Schmucki (B.), « "Don't forget pedestrians are at times absent-minded" : Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 16 p.

[102] Mom (G.), *The Electric Vehicle, Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2004, p. 309. Il qualifie le phénomène en jeu de *Pluto effect*.

nisation ou les transformations des années 1950-1960, d'une révolution tarifaire, comme les services ouvriers ou la *Carte orange*, de la naissance de nouveaux médias, comme la télévision ou, enfin, de nouveaux champs politiques, comme l'environnement. Mais toute extension donne lieu à un nouvel affrontement qui n'est que le prolongement de ce que connaissait l'ancien espace public, les rapports de force pouvant toutefois être modifiés.

L'interaction peut être une simple concurrence, deux modes offrant un service très similaire destiné à un public identique. L'exemple typique est celui des taxis collectifs des années 1930. Toutefois ces situations sont paradoxalement les plus rares, puisque les structures de régulation s'avèrent extrêmement fortes, un monopole étant généralement conféré à l'autobus et, finalement, assez peu contesté. L'interaction prend donc des formes légèrement plus complexes, entre des modes ne remplissant pas les mêmes fonctions. Le double cas dominant le XX^{e} siècle est celui de la stimulation de l'autobus par le métro et l'automobile individuelle, que nous étudierons plus précisément (voir p. 707). Les formes d'interaction sont alors multiples. Elles jouent sur les différents acteurs du système, des voyageurs aux ingénieurs. L'autobus a ainsi été évalué selon des critères issus de ces autres modes et a dû trouver une place entre deux mastodontes qui ont modelé l'espace public à leur avantage[103]. Mais l'autobus n'en avait pas nécessairement usé différemment lorsqu'il a supplanté le tramway. Ses voyageurs ont également su profiter d'innovations apportées par ces autres modes, comme la *Carte orange*, créée pour le RER.

Cette pression des autres modes est systématique et continue, l'espace se meublant toujours de nouveaux projets dont beaucoup sont des échecs ou n'ont pas de suite. La pression à l'égard des nouveaux entrants est effectivement une caractéristique de l'industrie du transport parisien. Elle confère presque systématiquement un avantage décisif aux acteurs déjà en place et il semble très difficile, pour un mode nouveau, d'y percer. De ce fait, les innovations tiennent plus souvent à la réorganisation d'un mode préexistant qu'à de réelles révolutions[104]. De ce point de vue, l'autobus a donc bénéficié de l'antériorité de l'omnibus.

Ainsi, la présence d'autres modes de transport nous paraît décisive pour comprendre l'histoire de l'autobus à Paris. En toute rigueur, ce n'est pourtant qu'un aspect de ce que nous proposons de regrouper sous la notion de *forme urbaine*. Mais le fait que l'autobus

[103] Cette analyse est très proche de celle menée par le philosophe Ivan Illich dès les années 1970 :

> *Passé un seuil critique, l'industrie du transport fait perdre plus de temps qu'elle n'en fait gagner. L'utilité marginale d'un accroissement de la vitesse de quelques-uns est acquise au prix de la désutilité marginale croissante de cette accélération pour la majorité.*
> *[...] Au-delà d'une vitesse critique, personne ne "gagne" du temps sans en faire "perdre" à quelqu'un d'autre. Celui qui réclame une place dans un véhicule plus rapide affirme ainsi que son temps vaut plus cher que celui du passager d'un véhicule plus lent. Au-delà d'une certaine vitesse, chaque passager se transforme en voleur qui dérobe le temps d'autrui et dépouille la masse de la société. L'accélération de sa voiture lui assure le transfert net d'une part de temps vital. L'importance de ce transfert se mesure en quanta de vitesse. Il défavorise ceux qui restent en arrière et parce que ces derniers composent la majorité, l'affaire pose des problèmes éthiques plus généraux que la dialyse rénale ou les transplantations d'organes.*

(Illich (I.), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`)

[104] Les exemples récents des compagnies aériennes à bas coûts ou du vélo en libre-service à Paris sont très représentatifs de cette façon d'employer des objets existants pour inventer de nouveaux services.

soit lui-même un mode de transport rend cet aspect extrêmement sensible et justifie que nous ayons isolé ce champ de force.

La forme urbaine, facteur spatial et social

La ville et l'espace public de voirie en général constituent effectivement le dernier champ de force de notre modèle. Comme tous les autres, il est également influencé par l'autobus, mais, avant tout, il l'influence. La forme de la ville, que ce soit par ses configurations spatiales, son étendue, le dessin de ses artères, la répartition de ses pôles ou d'autres éléments d'aménagement et d'urbanisme, contraint directement la façon dont peut prendre place l'autobus, concrètement sur la chaussée ou plus virtuellement comme service de mobilité urbaine. Les choix opérés en matière d'urbanisme sont donc directement déterminants pour le système.

Ce que nous entendons ici par le terme *forme urbaine* est double[105]. Il s'agit à la fois d'une configuration spatiale et d'un espace social, qui tous deux et simultanément renvoient à des modes de vie urbains. Notre positionnement entend ainsi aller au-delà des approches purement spatiales de la forme urbaine, ne s'intéressant qu'aux tissus ou aux tracés, pour y inclure une dimension sociale, désormais classique depuis notamment les travaux du sociologue Raymond Ledrut, qui a proposé de dépasser la dialectique entre social et spatial en considérant que les éléments urbains étaient simultanément l'un et l'autre, de façon indissociable[106]. Dans son analyse des constituants théoriques de la forme urbaine que nous proposons de suivre ici, le géographe Albert Lévy a proposé en 2005 de distinguer cinq registres morphologiques : le paysage urbain, la forme sociale, les tissus, les tracés et la dimension bioclimatique. Nous laisserons de côté cette dernière, en supposant qu'elle ne joue qu'un rôle mineur et à faible évolution sur une période aussi courte, pour ce critère, et sur une zone aussi restreinte que le Paris du XX^{e} siècle[107]. Elle ne paraît guère plus pertinente pour perturber notre comparaison avec Londres.

Une bonne illustration contemporaine de ce que nous entendons par forme urbaine est celle que décrit, pour la ville actuelle, l'architecte David Mangin sous le terme « *ville franchisée*[108]. » Il démonte un mécanisme complexe dans lequel interviennent, entre autres, une façon de dessiner la ville – l'urbanisme de secteurs –, le fonctionnement du com-

[105] Comme l'explique le géographe Albert Lévy, « *ce que nous ont montré les premiers travaux de morphologie, c'est que la forme urbaine n'est jamais une donnée* a priori*, elle est toujours construite, un objet d'étude construit à partir d'une hypothèse de définition, d'une représentation, d'un point de vue sur la forme* » (Lévy (A.), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, n° 122, 2005, pp. 27-28).

[106] Voir notamment Ledrut (R.), *L'espace social de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*, Paris, Anthropos, 1968, pp. 11 et 18. Les analyses spatiales des formes urbaines n'ont elles mêmes jamais réellement nié le fait qu'elles soient influencées par des déterminants économiques et sociaux. Ainsi en va-t-il, par exemple, de « *l'agonie* » de l'îlot que les architectes Philippe Panerai et Jean Castex et le sociologue Jean-Charles Depaule ont méticuleusement décrite et qui constitue une référence pour comprendre l'espace parisien de notre période (Castex (J.), Depaule (J.-C.) et Panerai (P.), *Formes urbaine de l'îlot à la barre*, Paris, Dunod, 1977, réédition, Marseille, Parenthèse, 2001, p. 11).

[107] Lévy (A.), « Formes urbaines et significations », *art. cit.*, pp. 30-32.

[108] Mangin (D.), *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, 398 p.

merce – la franchise et les grandes surfaces –, une aspiration collective pour la vie à la campagne – le périurbain –, et qui produit une certaine forme urbaine, aussi bien spatiale que sociale. La mobilité, en l'occurrence fondée sur la diffusion massive de l'automobile, joue d'ailleurs un rôle essentiel dans la constitution de cette forme qui peut tout à fait se trouver dans la région parisienne de la fin du XX^{e} siècle. Plus anciennement, la ville haussmannienne est également un excellent exemple de forme urbaine. Définie par un paysage urbain particulier, normé par les règlements d'urbanisme, construite par des modes de financement spécifiques, la ville haussmannienne est conçue pour répondre aux besoins de logement, d'activité et de loisirs d'une bourgeoisie triomphante, aspirant à une circulation, un hygiénisme et un confort nouveaux. Dernier exemple, les HBM construits autour de Paris après la Grande Guerre répondent également à une conception sociale et spatiale de la ville. Ils renvoient à certains modes de financement, à des considérations hygiénistes, à une visée sociale, autant qu'à un paysage particulier, dominé par la brique et les îlots semi-ouverts.

La notion de réseau est ici centrale, la forme urbaine déterminant par exemple l'accès ou non des citadins au réseau. Or Gabriel Dupuy a constaté qu'elle a souvent été absente des grandes théories urbaines, qui ont prôné des systèmes urbains sans adopter le point de vue du réseau. L'autobus comme réseau semble tout à fait correspondre à l'idée qu'il propose de mise en relation d'éléments de la forme urbaine, en étant lui-même pris dans cette forme[109].

En outre, il existe bien une réciprocité du réseau sur la forme urbaine, puisque sa configuration incite ou freine tel ou tel développement possible, sinon dans les faits du moins dans certains esprits. Il s'agit-là de la discussion des effets du transport sur la ville. A la suite du sociologue Paul-Henry Chombart de Lauwe, Pierre Merlin a notamment souligné que le transport lui-même influe sur les relations sociales, de façon directe, par les relations à bord, ou indirecte, par la mise en relation, et sur l'espace, tantôt comme lien, tantôt comme coupure[110]. Notre développement transversal abordera ces questions de façon concrète et appliquée au cas de l'autobus parisien. Néanmoins, constatons que la question du rythme des influences est essentielle. En effet, la forme urbaine nous semble s'inscrire dans un certain décalage temporel avec le réseau d'autobus, ses contraintes se faisant sentir avec un retard pouvant être très long. Ainsi, si l'urbanisme du XX^{e} siècle a avant tout cherché à apporter des réponses à une congestion constante, l'autobus n'en a réellement profité qu'avec la création des premiers couloirs dans les années 1960, bien souvent plus sur le plan théorique que concrètement sur la voirie.

[109] Ainsi écrit-il que « *le réseau technique urbain apparaît finalement comme un équipement de mise en relation physique et de mise en rapport social d'éléments localisés du système urbain, comme un équipement de solidarité urbaine* » (Dupuy (G.), « Villes, systèmes et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, pp. 239-241).

[110] Chombart de Lauwe (P.-H.) (dir.), *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1952, 2 vol. ; Merlin (P.), *Les transports parisiens*, *op. cit.*, p. 109.

Soulignons ici que cette idée que les réseaux interagissent avec la forme urbaine, la configuration spatiale de la ville et les rythmes de vie des citadins est illustrée, sous de nombreux angles, par l'ouvrage *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^e^-XX^e^ siècles*[111]. Dans son introduction, François Caron précise que pour cette période « *le problème le plus obsédant de la vie parisienne fut celui de la circulation*[112]. » Ce qui lui fait d'ailleurs constater que le paysage urbain parisien du début du XX^e^ siècle porte les stigmates de multiples expérimentations en la matière, assez peu soucieuses de leur environnement bâti et bien souvent incohérentes entre elles.

Ce constat illustre ainsi notre hypothèse, classique, que la forme urbaine et les systèmes de transport sont le résultat, à chaque époque et notamment aux XIX^e^ et XX^e^ siècles, d'une influence réciproque, historiquement constituée. Il s'agit donc là du dernier champ de forces que nous proposons dans cette modélisation des relations du système de l'autobus à la ville dans sa globalité.

Il va de soi que la succession de ces différents champs de force est avant tout un découpage nécessaire à notre analyse, mais que leur action se combine, pour former l'environnement global du système. Soulignons que l'intérêt de l'historien doit également se porter aux interfaces entre ces champs de contrainte, à ces combinaisons de facteurs qu'elles soient volontaires et conscientes ou résultent d'une configuration particulière des éléments d'une période donnée[113]. Comme l'écrit l'architecte Pierre Riboulet en 1998[114] :

> ***La ville est un rapport*** *[...] [Elle est] le lieu d'un rapport permanent entre les forces sociales qui la produisent et qui l'occupent [...] C'est un ensemble de rapports croisés porteurs de nombreuses interactions et qui forment un réseau permanent, constamment variable, constamment renouvelé, qui déterminent et qui orientent le développement de la ville,* ***la naissance et la destruction des formes urbaines****.*

Élément de cette ville, le système de l'autobus nous semble être un modèle réduit du lieu d'application de ces tensions, mais non des tensions elles-mêmes qui peuvent se trouver, au contraire, exacerbées par cette réduction.

---

[111] Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux*, *op. cit.* Cet ensemble d'études sur différents types de réseaux et sur leur influence dans le développement d'un « *mode de vie urbain* » typiquement parisien s'intéresse aussi bien aux réseaux d'eau et d'assainissement, que d'électricité et d'éclairage ou de communication et télécommunication. Cet ouvrage montre d'ailleurs comment la création de réseaux engendre de nouveaux besoins qui, eux-mêmes, rendent nécessaire la constitution de nouveaux réseaux.

[112] *Ibid.*, p. 13. Il rejoint ainsi Marc Wiel, pour qui la hantise de la congestion a dominé l'urbanisme du XX^e^ siècle (Wiel (M.), *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, *op. cit.*, pp. 57-58).

[113] Nous rejoignons ici l'idée développée par Iskender Gökalp, selon laquelle les macrosystèmes techniques se trouvent dans des situations frontalières (« *borderland situations* ») (Gökalp (I.), « On the Analysis of Large Technical Systems », *art. cit.*, pp. 69-71).

[114] Riboulet (P.), *Onze leçons sur la composition urbaine*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, p. 38.

III. Une première évaluation de la sensibilité de l'autobus parisien : politisation, fréquentation et tarif

Avant de mener une analyse de l'identité propre de l'autobus et de ses relations avec les autres modes, il convient de tester la sensibilité du système que nous avons identifié à quelques variables classiques, essentiellement la dimension politique, la tarification et la fréquentation. Notre hypothèse consiste ici à mettre en avant l'instrumentalisation politique toute relative que sous-entend le système de l'autobus parisien, difficile à cataloguer politiquement, à l'exception de quelques moments-clés liés à l'organisation institutionnelle ou à la politique tarifaire. Autrement dit, l'autobus ne nous semble pas pouvoir être considéré comme un objet partisan. Ce que nous entendons confirmer grâce à une comparaison avec le cas londonien. Néanmoins, nous ne défendons pas l'idée d'un système neutre ou inerte socio-politiquement. Un dernier temps, consacré à une discussion des liens historiquement lisibles entre fréquentation et tarification permet de mettre en avant des premiers éléments sur la sensibilité de l'autobus à Paris.

A. L'autobus, mode territorialisé plus que politisé

Quelle relation entretient l'autobus aux clivages politiques au cours du XX^{e} siècle ? Est-il un mode promu ou dénigré par un camp ou un autre ? Ou est-il un objet apolitique, non pas au sens où il serait en dehors de la vie de la cité, mais plutôt au sens où il ne semble pas possible de dégager une tendance à sa politisation ? L'hypothèse que nous défendons ici est que les oppositions entre la droite et la gauche dans ce domaine sont bien moins importantes que le clivage territorial, qui, certes, peut éventuellement se recouper avec les appartenances partisanes, mais joue, à travers les relais locaux, un rôle essentiel pour la compréhension des positions explicitées à son sujet. Néanmoins la politisation du système de l'autobus parisien n'est pas inexistante. Elle nous semble résider, pour l'essentiel, dans deux domaines : le mode de délégation du service, qui suscite de nombreux débats, et la politique tarifaire, qui permet de fonder notre jugement sur des éléments quantitatifs.

Juger de la politisation par les débats : le poids du territoire

En 1900, face à la CGO il existe une union des élus de tous bords, ceux de gauche étant peut-être un peu plus virulents, à l'image du conseiller socialiste indépendant Armand Grébauval (voir p. 144). L'identité locale se construit même dans l'opposition à la CGO, chaque élu ayant à cœur de défendre les lignes d'omnibus desservant sa circonscription et généralement jugées vieillissantes. Un élu libéral et nationaliste comme Louis Duval-Arnould maintient ainsi une pression importante sur la CGO, plus par souci d'un meilleur fonctionnement du système que par militantisme à l'encontre d'une société accusée par l'extrême gauche de rétribuer ses actionnaires mieux que ses employés (voir fig. 26, p. 133).

Le clivage territorial en revanche est révélé par le processus de motorisation : les élus des quartiers non desservis par les nouveaux autobus réclamèrent la motorisation de leurs lignes d'omnibus, tandis que ceux qui voyaient les lignes motorisées circuler dans leur quartier étaient parfois plus partagés, en raison des réticences envers cette nouveauté.

L'entre-deux-guerres est peut-être la période la plus politisée que connaît l'autobus. Dès l'immédiat après-guerre, la refonte des transports de surface pose une question institutionnelle sur laquelle le débat est largement politique. Néanmoins, après le rejet de la proposition de régie départementale avancée par les élus de gauche, la solution intermédiaire retenue, la régie intéressée, fait finalement figure de consensus, en accordant à la puissance publique un pouvoir qui lui avait manqué face à la CGO et que l'ensemble des élus entendait se garantir.

La politisation prend une autre forme lors du débat sur la substitution des tramways. Toutefois elle ne nous semble pas avoir été le fait de l'autobus, mais plutôt une conséquence de son opposition au tramway. En effet, ce dernier a rapidement présenté un visage populaire marqué qui en a fait l'un des objets urbains promus et défendus par la gauche et l'extrême gauche. La place que lui a accordée le socialiste Henri Sellier dans ses projets de cités satellites en est un exemple. La défense que les communistes, élus des communes de banlieue, en font à l'aube des années 1930 en est un autre, même si la substitution d'autobus aux tramways s'opère dans un relatif consensus. La dénonciation par des élus de gauche comme Pierre Sémard des intérêts financiers d'André Mariage dans la substitution ne peuvent alors que déteindre sur l'autobus. De même, que l'opposition des élus de la périphérie ouvrière, victimes des nouveaux transbordements imposés par cette réforme. Mais l'autobus, vainqueur, devient vite le mode de transport des ouvriers en banlieue, prenant la place des tramways et ne présentant plus, dès lors, de caractère politique tranché.

La discussion du mémoire préfectoral du 23 novembre 1937, cherchant à réduire le déficit des transports de surface en supprimant de nombreuses lignes et en visant le report modal sur le métro, est d'ailleurs révélatrice de la territorialisation des questions touchant le réseau d'autobus. Les réactions écrites des élus, conservées en nombre, montrent que les conseillers de droite comme de gauche, opposent effectivement une levée de bouclier[115]. Leur argumentaire est très similaire d'un texte à l'autre : à l'accord de principe sur l'idée qu'il faut agir face au déficit des transports publics, succède une défense en règle des lignes desservant la circonscription de l'élu et visées par le préfet. Leur texte conclut donc sur leur désaccord.

Dès lors, et si l'on omet l'épisode exceptionnel de la Deuxième Guerre mondiale, l'autobus parisien nous semble plutôt hériter d'une organisation institutionnelle et financière

[115] Voir le carton AP, 10 331/56/1/183.

fondée sur un consensus, issu de la Résistance, qui redessine son réseau en réduisant fortement le nombre de ses lignes. Les négociations entre communistes, socialistes et gaullistes ayant abouti à l'instauration de la RATP ont certes été longues et tendues, mais elles ont, à notre sens, débouché sur un consensus, celui d'un service public des transports parisiens. Le projet initial, notamment porté par la CGT, entendait effectivement nationaliser l'ensemble des transports de la région parisienne, tandis que le projet finalement adopté par gaullistes et socialistes, engagés dans un tendance droitière, garantit finalement au secteur privé une zone d'action en grande banlieue et limita les subventions étatiques. La configuration finale présente donc un visage bien plus libéral que ce qu'imaginaient les communistes à la Libération. Néanmoins, pour l'autobus parisien *stricto sensu*, l'existence d'acteurs privés en périphérie de la région n'a pratiquement aucun impact. Le fait est que l'exploitant est national et à vocation régionale. La limitation des subsides de l'État fut en revanche très dommageable pour l'entreprise, si bien que la situation dut être revue dans le sens d'une gestion plus interventionniste en 1959, supprimant ces limites *a priori*.

Soulignons que la structure institutionnelle issue de la loi de 1948 créant l'ORTP et la RATP a largement réduit le rôle accordé aux élus en la matière, en donnant un primat à l'exécutif, ministères des transports et des finances et District. C'est ainsi que les députés n'ont que marginalement discuté des questions touchant le réseau d'autobus parisien et qu'il convient de chercher les débats le concernant au Conseil municipal parisien, même si ses élus ne disposent pas de pouvoir en la matière.

Au cours des années 1950-1960, les oppositions politiques les plus notables sont plutôt celles concernant les discussions sur la circulation et le partage de la voirie. Certains élus gaullistes semblaient effectivement prêts à réduire le réseau d'autobus au profit de l'automobile. Mais deux figures majeures du gaullisme municipal, Pierre Ruais et Bernard Lafay, furent des défenseurs de ce mode (voir p. 558). Soulignons également que les plus fervents opposants à l'autobus n'expriment probablement que de façon plus marquée, une volonté partagée par des élus de tous bords de garantir l'épanouissement de l'automobile individuelle, dont la production était l'un des premiers secteurs industriels et comptait donc aux yeux de nombreux élus, y compris communistes.

Les débats politiques, même si nous ne faisons ici que les aborder, ne nous semblent donc pas permettre de trancher quant au caractère politisé de l'autobus, à l'exception des discussions sur les choix retenus pour l'organisation du service, de la concession, libérale, à la régie, interventionniste. Une analyse de la politique tarifaire permet de compléter ce jugement.

Juger de la politisation par les faits : politique tarifaire et idéologie libérale

L'étude des tarifs pratiqués, qui dépendent directement du pouvoir politique, permet de juger par les actes d'une éventuelle appartenance partisane de l'autobus, selon l'idée qu'un pouvoir libéral pratiquerait une politique de vérité des prix, visant à réduire les subventions accordées au service, tandis qu'un pouvoir de gauche aurait tendance à pratiquer des tarifs permettant un accès le plus large possible, quitte à payer la différence entre tarif pour le voyageur et coût pour l'exploitant. Une analyse des principales hausses de l'histoire du réseau d'autobus incite à nuancer ce point de vue *a priori* (voir fig. 134, p. 678). Laissons de côté les guerres mondiales, période d'inflation des prix en général au cours desquelles les pouvoirs publics maintinrent les tarifs des transports en commun à un niveau faible pour ne pas accélérer la hausse du coût de la vie. Laissons de côté de même les périodes d'immédiat après-guerre, au cours desquelles un rattrapage tarifaire s'opère. Dès lors, un régime de hausses régulières peut être constaté au cours des années 1920, suivi d'un régime sans hausse jusqu'en 1937. Après la crise rencontrée par le Front populaire, le radical Camille Chautemps impose alors une double hausse destinée à réduire le déficit des transports parisiens (voir p. 320). Pour un gouvernement engagé dans un virage politique à droite, il s'agit bien d'une décision libérale, confirmée par les décrets-lois du 12 novembre 1938 dont l'esprit est identique et qui promulguent une nouvelle hausse (voir p. 321).

Après la Deuxième Guerre mondiale, un régime de hausses espacées de quelques années et visant à compenser l'inflation est notable jusqu'à la forte hausse de 1967 dont la nature diffère (voir p. 509). Il s'agit dès lors de pratiquer une politique de vérité des prix, confirmée par le rapport Nora. Ainsi, depuis les années 1970, cette ligne de conduite est suivie, d'abord sur un fond de forte inflation jusqu'aux années 1980, puis plutôt en vue de rapprocher le prix payé par le voyageur du coût réel depuis les années 1990. La succession de régimes libéraux et socialistes sur cette période ne marque pas de changement particulier en la matière. Il n'y a pas eu, par exemple, de baisse ou de gel du tarif du réseau d'autobus au début des années 1980, alors que la gauche, arrivée à la tête de l'État, se choisit un ministre des transports communiste, Charles Fiterman, et nomme l'économiste communiste Claude Quin à celle de la RATP.

Mais il n'y eut pas que des hausses de tarif. Certaines baisses ont également été décidées, la principale étant très nettement celle de 1910 (voir p. 154)[117]. L'assemblée municipale qui en a décidé est particulière, puisque, après avoir été dominée par la gauche depuis les élections de 1908, sa majorité se renverse en novembre 1909 pour basculer à droite de

[116] Le graphique inférieur indique les évolutions de la politique tarifaire. Chaque trait renvoie à une hausse ou à une baisse des tarifs. Lorsque la nouvelle grille ne correspond pas à une tendance unique, deux demi-traits sont inscrits. Les tarifs sont ceux aux 1er janvier de chaque année (voir tab. 41, p. 996).

[117] Les autres baisses concernent uniquement une partie des tarifs, les trajets courts en 1945 et les trajets longs en 1995.

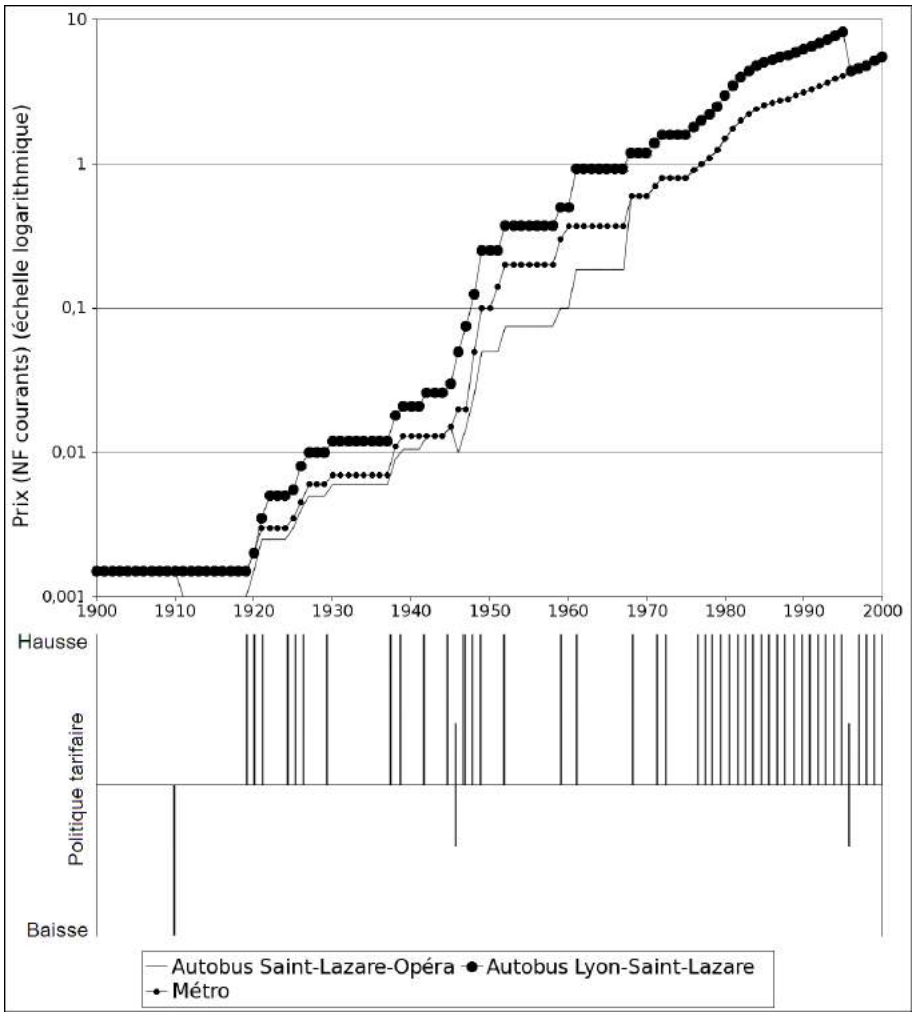


Fig. 134 – *Évolution des tarifs des modes de transport collectif et de la politique tarifaire (1900-2000)* [116]

façon définitive jusqu'à la fin du XX^{e} siècle[118]. C'est également avec l'aval du préfet de la Seine, Justin de Selves, issu de la droite modérée, que cette réforme tarifaire s'opère. Beaucoup plus tard, c'est le pouvoir de centre-droit du début des années 1970 qui étudie l'éventuelle gratuité des transports publics, certes pour la rejeter et à la suite de revendications de mouvements issus de la gauche[119]. Tandis que l'équipe gouvernementale qui décide la création de la *Carte orange*, est constituée de gaullistes et d'hommes de centre-droit, tels Jacques Chirac, Jean-Pierre Fourcade, Maurice Cavaillé, Robert Pandraud et Jérôme Monod[120].

Ainsi, il semble difficile d'affirmer qu'une politique de droite consisterait à augmenter les tarifs du réseau d'autobus. Seuls les exemples de la fin des années 1930 et de la fin

[118] Voir Combeau (Y.), *Paris et les élections municipales sous la Troisième République. La scène capitale dans la vie politique française*, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 267-278.

[119] Voir Billecocq (P.), *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne*, Paris, secrétariat d'État auprès du ministre des transports, 1973, p. 48 et les réflexions du conseiller technique à l'Élysée Pierre Richard (carton AN, 5/AG3/2 260).

[120] Voir la note FC/355 du conseiller François de Combret au président de la République du 14 février 1975 (AN, 5/AG3/2 261).

des années 1960 relèvent réellement de cette conception idéologique, le deuxième étant plus contestable, puisque la gauche, une fois au pouvoir, poursuivit la même politique. Le caractère extrêmement visible des tarifs des transports publics peut expliquer des réticences à appliquer des hausses trop marquées. Mais il ne s'agit ici que d'une hypothèse. Constatons en revanche que les deux principaux mouvements d'opposition aux hausses tarifaires identifiables au cours du XX^{e} siècle, à la fin des années 1930 et au début des années 1970, sont le fait de mouvements nettement à gauche (voir pp. 328 et 552). Mais ne s'agit-il pas de protestations contestant de façon plus générale une politique libérale en prenant, non comme simple prétexte, mais comme argument, la hausse des tarifs des transports publics ?

Ainsi, du point de vue de l'écologie des modes de transport, il ne nous semble pas possible de conclure simplement sur l'existence d'une conception libérale qui s'opposerait à une conception socialiste. A la Belle Époque, les élus de tous bords ont salué la naissance des omnibus automobiles. C'est le pouvoir gaulliste qui institua le premier les couloirs réservés aux autobus, préalablement réclamés par des élus de son bord comme de gauche. Les premiers essais de couloirs protégés furent également le fait d'un pouvoir de droite, l'idée même d'une priorité aux transports en commun ayant été avancée en premier lieu par le conseiller général Georges Contenot, élu conservateur de l'entre-deux-guerres (voir p. 263)[121]. Les positions des élus sur le réseau d'autobus nous semblent donc finalement plus déterminées par la localisation géographique de leur circonscription, à l'exception des rares mais importants débats de principe sur l'organisation des transports parisiens, ayant conduit à leur concession, leur mise en régie intéressée ou leur nationalisation. Quant au profil politique des utilisateurs de l'autobus nous ne disposons pas d'éléments permettant de conclure. L'ambiguïté sociale qui nous semble le caractériser au cours des Trente Glorieuses pourrait renvoyer à une dualité politique, mais il s'agit ici d'une hypothèse.

Une comparaison des cas parisien et londonien incite également à relativiser une vision qui voudrait que la capitale française ait développé un autobus dans un contexte interventionniste quand la capitale anglaise aurait adopté un modèle nettement plus libéral.

B. Une tradition libérale britannique contre une tradition interventionniste française ? Un démenti des *a priori* contemporains

Le contexte contemporain pourrait effectivement laisser croire que Londres a toujours présenté un caractère libéral bien plus affirmé que Paris en matière d'exploitation de

[121] Le tableau actuel de la politique des transports urbains incite d'ailleurs à souligner les ressemblances plus que les différences des politiques de droite et de gauche en la matière. En province, les maires de tous bords sont aujourd'hui pris dans la logique du tramway, tandis qu'à Paris, le maire socialiste Bertrand Delanoë n'a fait qu'accentuer, de façon fort médiatisée, la politique engagée par son prédécesseur de droite Jean Tiberi, s'appuyant sur un contexte global qui a rapidement évolué, notamment marqué par le souci de l'environnement.

réseaux de transport. Il ne s'agit en réalité que d'une configuration historique particulière et, si la pérennité de la RATP donne l'impression que les transports parisiens ont toujours relevé d'un service public nationalisé, il n'en est rien.

Jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle, le foisonnement des entreprises d'omnibus sur un mode libéral à Paris et à Londres semble tout à fait comparable, les pouvoirs publics se contentant d'accorder des autorisations d'exploitation. En revanche, les Londoniens se gardèrent d'imiter l'idée du pouvoir autoritaire parisien d'attribuer un monopole à une compagnie privée, la CGO, et préférèrent conserver un fonctionnement concurrentiel, dominé par quelques acteurs principaux, même si les dénonciations à l'encontre de la LGOC se firent contre le « *monopole français* » (« *French monopoly* »)[122]. Ainsi, Londres ne se heurta pas à l'immobilisme dont fit preuve la CGO à la fin du XIX^{e} siècle, entité hybride entre interventionnisme et capitalisme sur lequel les pouvoirs publics n'avaient, finalement, que très peu prise. Par ailleurs, jusqu'au début du XX^{e} siècle, la France ne comptait que des entreprises privées de tramways, tandis que le modèle d'une régie municipale se diffusait très largement en Grande-Bretagne, à la suite du succès de Glasgow en la matière[123].

En revanche, une fois la mécanisation des omnibus engagée, l'avantage de disposer d'un monopole se fit plus net et évita à Paris la crise que connurent les transports de surface londoniens en 1907-1908. Toutefois, dès 1912, des acteurs britanniques privés issus du monde du métro et de celui de l'autobus parvinrent à se regrouper pour former une entité commune, quand la structure parisienne, plus liée aux intérêts publics et politiques, ne trouva de solution d'entente viable entre le ferré et le routier que 30 ans plus tard[124].

De même, la constitution du *Board*, en 1933, succéda à une phase de multiplication des entreprises d'autobus, au cours des années 1920. Néanmoins, les pouvoirs publics londoniens avaient déjà fait preuve d'un certain interventionnisme. La police métropolitaine, par des réglementations techniques, a pu inciter au progrès les acteurs privés, contraints, par exemple, de s'équiper en pneumatiques. Le *London Traffic Act* de 1924 marqua également un véritable changement, puisque pour la première fois les itinéraires et le nombre d'autobus autorisés furent réglementés afin, paradoxalement, de garantir une réelle concurrence dans un contexte où les entreprises exploitantes se multipliaient, attirées par la forte rentabilité de cette activité[125]. Les tarifs étaient toutefois demeurés libres,

[122] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, p. 92.

[123] Sur le cas de Glasgow, voir McKay (J.), *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976, pp. 173-184. Ce cas était connu dans le contexte français, comme l'illustre la synthèse publiée par André Bussy en 1908 et qui soulignait que seules les expériences britanniques étaient alors financièrement viables (Bussy (A.), *La municipalisation des tramways. Ses résultats financiers à l'étranger*, Paris, Arthur Rousseau, 1908, 343 p.).

[124] La prolifération des compagnies et la concurrence nouvelle pressentie entre omnibus automobiles et métro incita les exploitants des deux modes à se regrouper pour former un oligopole plus viable qu'un marché atomisé.

[125] Le nombre d'autobus autorisés à circuler dans certaines rues fut limité, ce qui se fit à l'avantage des opérateurs en place et allégea la concurrence sur les tramways. Une autorité dépendant du ministère des transports fut instituée pour approuver les itinéraires, véhicules et fréquences. Ces dispositions résultèrent en un sursaut pour les tramways, une baisse des exploitants indépendants d'autobus et par leur rachat par la LGOC, assurée de ne pas avoir de concurrents sur les voies à accès réduit (voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, pp. 210-211 et 224).

puisqu'il s'agissait du facteur-clé de la libre concurrence, ce qui distingue le Londres des années 1920 du Paris de la même époque.

La Deuxième Guerre mondiale, aussi bien à Paris qu'à Londres, déboucha sur deux nationalisations parallèles des transports en commun qui se heurtèrent dès lors à un manque d'innovation[126]. Ce n'est qu'au milieu des années 1980 que les intérêts privés retrouvent un rôle dans les transports londoniens sous la férule de Margaret Thatcher. Londres connaît alors une diversité d'exploitants, sous le visage unifié de l'autorité organisatrice, LT, puis TFL[127]. A Paris, l'ouverture du secteur à des intérêts privés, au sein de la zone de monopole de la RATP, semble, à la fin du XX^{e} siècle, plutôt timidement brandie comme menace que comme véritable projet.

Ainsi, face aux quatre compagnies qui ont exploité le réseau parisien d'omnibus puis d'autobus depuis 1855, CGO, STCRP, CMP et RATP, le paysage londonien semble plus foisonnant et moins stable. La liste des exploitants londoniens compterait des centaines de noms, les entreprises individuelles ayant été fréquentes. Les quelques périodes d'unification semblent bien rares, certaines compagnies, comme Tilling, s'étant même tenues en dehors du *Board*. A Londres, il est monnaie courante que les entreprises se multiplient, puis connaissent des difficultés, voire la faillite et se regroupent, tandis qu'à Paris, les réformes institutionnelles sont toujours très complexes et impliquent un plus faible nombre d'acteurs, dont les pouvoirs publics, souvent divisés, ces réformes étant, comme nous l'avons vu, le moment d'expression d'une indéniable politisation.

Le lien établi entre les voyageurs et leur service d'autobus diffère donc entre Paris et Londres, au moins depuis l'établissement de la RATP. Entité publique nationale, cette entreprise ne peut qu'offrir un service public dont la qualité doit être élevée et le prix faible, selon l'idéologie française développée depuis la Libération. Cette connotation n'est pas partagée côté britannique, le service étant avant tout conçu comme un service payant, la figure du client n'ayant jamais quitté les représentations de la direction et, probablement, des agents[128]. Ce lien se lit par exemple dans la façon de traiter la fraude, plus contrôlée à Londres, comme le constatent des responsables parisiens au cours des années 1990[129].

Cette rapide histoire croisée des modes d'organisation des transports de surface londoniens et parisiens et donc des idéaux politiques les ayant inspirés renforce notre conception du faible marquage politique de l'autobus à Paris. Il ne ressort pas, sur le temps long,

[126] Voir notamment Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 309.

[127] Au début du XX^{e} siècle, les travaillistes ne sont d'ailleurs pas revenus sur la privatisation du réseau d'autobus mais ont préféré constituer une forte autorité organisatrice, capable d'assurer une qualité de service et une identité uniforme aux différentes compagnies exploitantes actuelles (voir White (P.), « Experience of privatisation and deregulation of the bus and coach industry in Britain », *in* Venezia (Elisabetta) (dir.), *Trasporto urbano*, Franco Angeli, Milan, 2005, pp. 35-53).

[128] En témoigne notamment le soin porté aux relations publiques (voir p. 521).

[129] Leur compte-rendu note qu'« *un service "public" doit être gratuit ou quasi-gratuit dans l'esprit de nombre d'usagers [parisiens] alors que seule la notion de service "payant" est mise en avant [...] à LONDRES* (« *La fraude dans les transports en commun de LONDRES* », note du ministère de l'économie des finances et de l'industrie du 26 juin 1997 (ABUS, 69)).

comme étant un objet naturellement public et plutôt défendu par les forces progressistes, voire franchement instrumentalisé. C'est plutôt une certaine similarité entre les deux villes qui ressort ici. L'évolution globale des deux côtés de la Manche tend à faire du réseau d'autobus un service public dépendant toujours plus des pouvoirs publics, à l'exception notable de l'épisode thatchérien. Soulignons ainsi que, des deux capitales, c'est bien Londres qui connut la première unification des transports ferrés et routiers ou qui se dota d'une autorité unique, *via* le *Board*. Quitte à déjouer toute vision culturaliste.

Cette malléabilité politique du système de l'autobus parisien ne signifie pas que toute politique menée conduise aux mêmes effets. Les ajustements possibles du système par le champ politique ne sont pas anodins et se traduisent par une réalité pour le voyageur : proximité des lignes, tarifs, distinction des voyageurs entre eux... Le système s'avère indéniablement sensible à certaines variables socio-politiques, comme l'illustre la politique tarifaire, qui croise décisions politiques et fréquentation.

C. Une fréquentation sensible aux brusques évolutions tarifaires

C'est effectivement notamment à travers la fréquentation que les voyageurs se manifestent aux yeux de la direction de l'exploitant et des sphères politiques. Une analyse de cette fréquentation sur le temps long permet d'identifier la dynamique de la demande de transport et les facteurs pouvant l'influencer, notamment en comparaison avec celle du métro (voir fig. 135, p. 683 et fig. 136, p. 684). Le poids des évolutions brusques de la politique tarifaire ressort alors distinctement.

.

De 1900 à 1914, l'innovation s'avère fort attractive, d'abord portée par le métro, puis par les nouveaux autobus dont la progression est très marquée au cours de l'immédiat avant-guerre. De même, les débuts de la STCRP, caractérisés par une politique favorable à l'offre de transport sous différentes formes, sont encore marqués par une forte dynamique de la fréquentation du réseau de surface, plus accentuée que celle du métro. Du milieu des années 1920 au milieu des années 1930, la fréquentation se stabilise, devant celle du métro, autour d'un milliard de voyageurs sur les modes de surface, l'autobus remplaçant progressivement le tramway. Une légère baisse liée à la crise économique est toutefois perceptible. En revanche, l'effet des augmentations tarifaires de 1937 et 1938, conjuguées à la suppression définitive des tramways et aux problèmes de congestion rencontrés par le réseau d'autobus, est très marqué, la fréquentation accusant une forte chute que vient stabiliser, au niveau très bas de 200 millions de voyageurs annuels, le conflit mondial.

La reprise du service à la Libération se traduit par une augmentation immédiate et

[130] Voir tab. 39, p. 993.

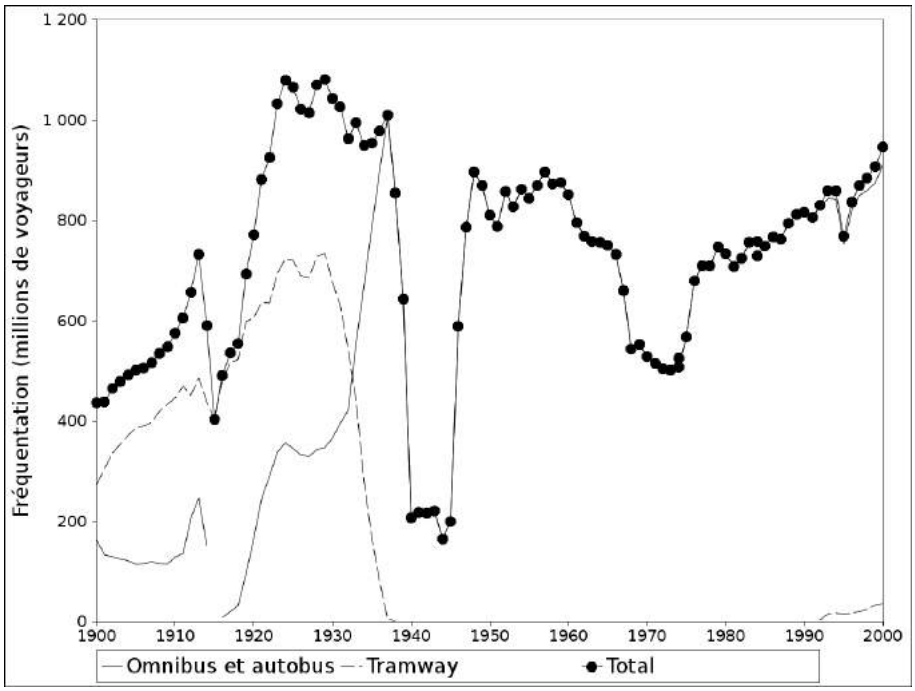


Fig. 135 – *Fréquentation des modes collectifs de surface en région parisienne (1900-2000)* [130]

presque symétrique à la chute précédent la guerre, la fréquentation se stabilisant au cours des années 1950 autour de 850 millions de voyageurs. Alors que le métro connaît un phénomène de lente érosion, le réseau de surface en vit un plus accentué à partir de 1960, sous l'effet de la congestion, puis nettement plus marqué encore après l'augmentation tarifaire de 1967. C'est alors le troisième étiage du XX^{e} siècle, après ceux des deux conflits mondiaux, qu'atteint la fréquentation du réseau de surface, avant de prendre un nouvel essor au milieu des années 1970, sous l'effet des diverses innovations alors engagées, notamment la *Carte orange*. Dès lors, c'est une phase d'ascension continue qui caractérise la fin du siècle, à l'exception de l'année 1995, marquée par des phénomènes conjoncturels, une série d'attentats touchant les transports et une longue grève nationale[131].

Cette rapide analyse permet d'identifier les facteurs influençant la fréquentation des modes de surface. Les voyageurs sont d'abord sensibles à l'existence d'une offre de transport, à ses caractéristiques, à sa qualité. De façon très liée, l'innovation est également un facteur capable d'influencer la fréquentation, par son absence ou par sa mise en avant comme l'illustrent les années 1910-1914. Au contraire, le manque de qualité de l'offre, par manque d'innovation ou par érosion liée à l'évolution de l'environnement extérieur, a un impact négatif sur les passagers, qui désertent l'autobus, notamment au cœur des Trente Glorieuses. Les tarifs sont également un levier-clé, dont les évolutions peuvent être

[131] Le réseau ferré est touché à trois reprises par des actes terroristes, le 25 juillet 1995 sur le RER B à la station *Saint-Michel*, le 6 octobre 1995 sur le métro à la station *Maison blanche* et le 17 octobre 1995 sur le RER C entre les stations *Invalides* et *Musée d'Orsay*. Plus d'un an après, le réseau est de nouveau touché, le 3 décembre 1996, sur le RER B à la station *Port royal*.

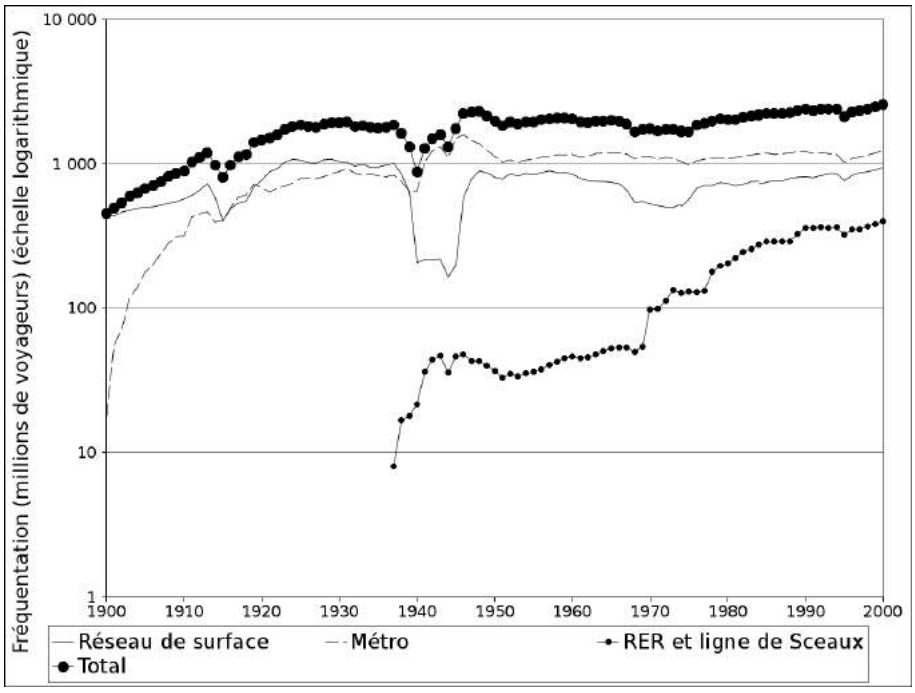


Fig. 136 – *Fréquentation du réseau ferré urbain et des modes collectifs de surface en région parisienne (1900-2000)*[130]

immédiatement perçues par les voyageurs.

Néanmoins seule une combinaison de ces facteurs peut permettre d'éclairer la fréquentation constatée. Ainsi, les années 1920, qui voient simultanément une tendance à l'augmentation du tarif en francs constants et une amélioration nette de l'offre de transport, voient un accroissement de la fréquentation. A l'image de ce que vit le réseau d'autobus depuis les années 1970, fréquentation et tarif en francs constants augmentant de pair. Au contraire, dans certains cas, le simple effet d'une évolution tarifaire suffit à marquer nettement la courbe de fréquentation, comme lors des hausses de 1937-1938 et de 1967.

Une analyse plus précise des tarifs sur le temps long permet de confirmer l'importance de ce levier (voir fig. 137, p. 685). Le siècle s'ouvre, jusqu'en 1910, et s'achève, depuis 1995, sur une tarification unique, ne distinguant pas métro et modes de surface, quelle que soit la longueur des trajets effectués. Entre temps, la logique du sectionnement des trajets en surface a conduit à une tarification différenciée. Le tarif d'un trajet en métro est ainsi toujours compris entre ceux des trajets court et long en autobus. Comme dans bien d'autres domaines, en matière tarifaire, le métro a su imposer sa logique, les trajets courts en autobus s'alignant dès 1967 sur ses tarifs.

Les trois types de tarifs suivent des évolutions très similaires à l'exception des années 1950-1960 au cours desquelles le tarif des trajets courts en autobus est maintenu très

[132] Les prix sont ramenés en € de 2006 constants ; les trois lignes pointillées indiquent le tarif moyen de chaque mode sur la période 1900-2000 (voir tab. 41, p. 996).

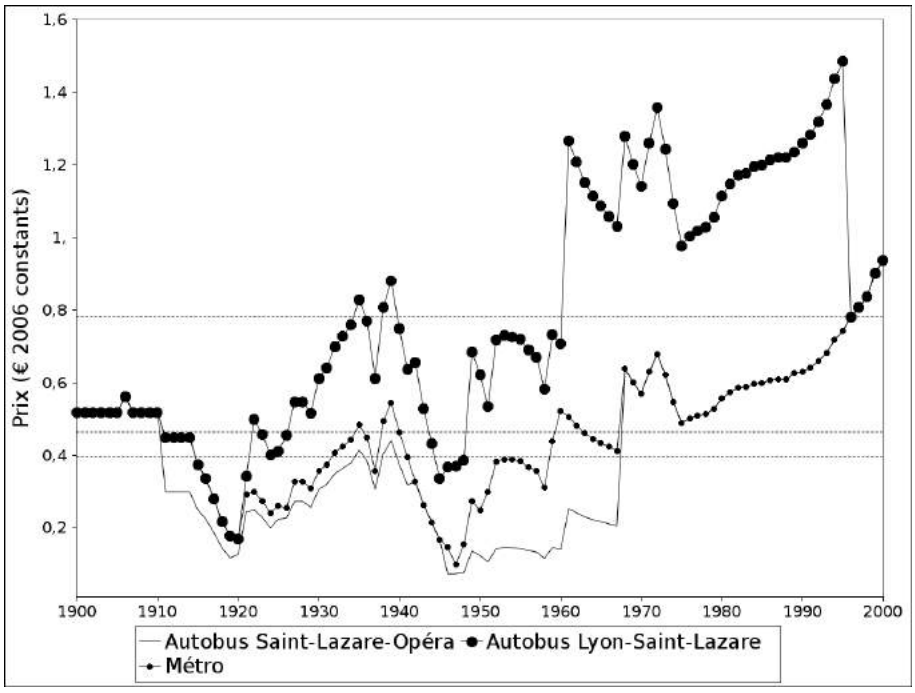


Fig. 137 – *Évolution des tarifs des modes de transport collectif (1900-2000)* [132]

bas, quand ceux du métro et des trajets longs sont augmentés. Ainsi, de 1910 à la crise économique des années 1930, les transports publics sont abordables, ce qui correspond à leur forte utilisation, le mouvement de massification engagé à la Belle Époque se poursuivant. Les années 1930 connaissent une phase d'augmentation de leur coût, en francs constants, qui atteint son apogée en 1937-1938. La guerre correspond à une baisse du coût relatif des transports, du fait d'une volonté politique de ne pas l'augmenter, tandis que s'engage dès la sortie de la guerre le système de différenciation tarifaire visant à réserver au métro les trajets les plus longs et à l'autobus les petits parcours. A la sortie du conflit, l'augmentation des trajets longs en autobus est donc plus forte que celle des trajets en métro, ce que confirme notamment la hausse les concernant en 1960. Les trajets courts, en revanche, demeurent à un tarif faible, jusqu'à l'entrée de la RATP dans un régime de vérité des prix, combiné en particulier à une politique tarifaire visant à réduire le déficit du réseau routier à partir de 1967. La période ainsi ouverte, qui voit une convergence des différents tarifs, est également caractérisée par leur augmentation annuelle, quand ils évoluaient jusqu'alors par paliers plus chaotiques et souvent plus longs.

Les voyageurs s'avèrent donc sensibles à la question tarifaire lorsque celle-ci se manifeste par de fortes hausses instantanées. Rappelons ici que dès 1955, le constat que les voyageurs ressentent de façon exacerbée les hausses tarifaires, du fait du caractère public des transports collectifs, avait été dressé par l'économiste René Roux[133]. Les calculs d'élas-

[133] Roux (R.), « Variations sur une demande différentielle : tarif et trafic au métro de Paris, 1948-1950 », *Revue économique*, vol. 6, n° 4, 1955, pp. 642-652.

ticité réalisés sous la direction de l'ingénieur Jean Hautreux au cours des années 1960 ont d'ailleurs révélé une plus grande sensibilité de l'autobus que du métro[134]. Pour autant, les hausses plus lentes mais sur un plus long terme ne semblent pas avoir un impact aussi négatif sur la fréquentation. Nous ne formulons ici que quelques hypothèses, plutôt qualitatives. Une étude économique chiffrée permettrait de les confronter à ce que fut la réalité de l'autobus parisien depuis un siècle. Il paraît toutefois délicat d'isoler précisément le rôle de la politique tarifaire dans un contexte où elle interfère avec des dynamiques de plus long terme, liées par exemple à l'image sociale de l'autobus.

Le modèle que nous avons introduit, celui de l'autobus comme système urbain soumis à six champs de force réunis deux par deux, entend éclairer la compréhension que nous avons des dynamiques perceptibles au long du XX^{e} siècle. L'importance des champs de force n'est pas également répartie entre eux, à un instant donné comme sur l'ensemble de notre période. Nous avons souligné le rôle crucial tenu, à notre sens, par les relations entre les modes, dont l'effet n'est qu'assez peu perceptible à travers les premières analyses que nous avons menées sur les premières variables : politisation, fréquentation et tarification. C'est dans l'analyse des postures adoptées par le système de l'autobus parisien, sortes de réponses aux contraintes qu'exercent sur lui les champs de force, que se révèlent ces relations aux modes extérieurs, notamment l'automobile et le métro. De même qu'apparaissent les problématiques d'espace public, intérieur comme extérieur, et la constitution d'une véritable culture parisienne de l'autobus. Autant d'éléments d'une identité particulière de l'autobus à Paris dont l'une des caractéristiques principales et des plus originales est le caméléonisme, aptitude du système à répondre aux sollicitations qu'il rencontre.

[134] Voir notamment Millet (F.), *La tarification des infrastructures urbaines*, Paris, IAURP, 1970, pp. 32-33.

Chapitre 9
L'autobus, un caméléon complexé ?

Soumis à des sollicitations que nous avons tenté de qualifier, le système de l'autobus parisien a dû adopter un comportement lui permettant d'assurer sa pérennité dans un contexte mouvant. C'est dans ce mécanisme que s'est forgée son identité spécialement parisienne. Or nous défendons ici l'hypothèse que l'autobus, plus que d'autres modes, et notamment l'automobile et le métro, a su se fondre dans le paysage parisien, qu'il s'agisse du paysage urbain, du paysage politique, ou de l'espace des pratiques. Évoluant dans un monde où il s'est très vite vu imposer de lourdes contraintes, ne serait-ce que par l'inauguration du métro en 1900, sa réaction s'est inspirée, sur le long terme, des méthodes et outils de ses concurrents. Il nous semble donc avoir, en ce sens, développé l'art du caméléonisme, en se fondant notamment sur sa souplesse.

Mais, cette qualité est très ambiguë et se trouve être à la source d'un complexe triple de l'autobus, vis-à-vis de l'automobile, du métro et de Paris, en tant que ville éprise de modernité. En effet, s'inspirer des autres modes, ou autrement dit être fortement influencé par eux, contraint à transformer son identité propre. Celle initialement de l'omnibus hippomobile, dont l'autobus a hérité mais qui s'est largement amendée du fait de cette situation de complexe dans laquelle s'est progressivement enfermé l'autobus.

Cette histoire se trouve notamment révélée par l'analyse chronologique du rapport de l'autobus à l'espace public de la voirie parisienne, longue évolution d'un espace banalisé vers un espace équipé, ségrégé et technicisé. Plus généralement, ce sont donc de véritables formes de naturalisation dont l'autobus parisien s'est peu à peu doté, qui ont contribué à le distinguer d'autres modes ou des réseaux d'autobus d'autres métropoles. Reste que cette histoire de l'adaptation de l'autobus à son contexte n'est pas unilatérale. En effet, contrairement à ce qu'une doctrine, courante depuis plusieurs décennies, tend à laisser croire, la présence d'un réseau d'autobus à Paris n'est pas neutre vis-à-vis de la vie urbaine. L'hypothèse que nous appuyons ici est que ses effets sont réels mais relèvent d'une action en creux plus que d'une visibilité de premier plan.

I. Le caméléonisme, réponse de l'autobus

Dans notre modèle, l'autobus parisien constitue un système sous contraintes. Ces dernières ne sont pas uniquement réductibles à l'action de tel ou tel personnage, politique ou technique. Au contraire, elles nous semblent relever d'un collectif. Le système de l'autobus suit ainsi la logique décrite par le sociologue Maurice Halbwachs selon laquelle le plan d'une ville résulte de l'expression collective d'une société historiquement constituée, par des vecteurs conscients et inconscients, plus que par l'expression de contraintes administratives explicites[1]. Afin de naviguer au sein de ce jeu de contraintes, l'autobus est effectivement conduit à adopter des caractéristiques ambivalentes qui finissent par constituer son identité. En fonction du contexte, il prend donc des postures très éloignées, rappelant en cela les capacités du caméléon. L'analyse de cette qualité a déjà été partiellement dressée, notamment par le sociologue Isaac Joseph, pour qui le réseau routier est toujours « *au seuil de la fragilité fonctionnelle, tributaire de ses irrégularités et quasiment impuissant devant ses aléas*[2]. » Nous proposons ici une discussion plus complète de cette figure véritablement souple qu'est l'autobus en nous interrogeant sur la force qu'il a pu tirer de son caméléonisme mais également en analysant les faiblesses qui lui sont dues. Il semble en effet que sa grande capacité d'adaptation, qui lui permet de présenter de nombreux visages, ne tourne pas systématiquement à son avantage dans un monde du transport où la règle est plutôt à une profonde inertie.

A. Les deux formes successives de l'autobus parisien

L'approche systémique que nous avons proposée peut paraître trop peu syncrétique et assez fragmentée. Il s'agit d'un procédé d'analyse qui s'appuie sur l'idée défendue par l'historien Michel de Certeau selon laquelle « *l'histoire analyse par dimensions quasi-orthogonales (sociale, politique…). Chaque période correspond à une phase de compatibilité entre elles*[3]. » Dans notre cas, la combinaison des contraintes a contribué, de façon schématique, à faire émerger deux formes successives de l'autobus à Paris sur la période étudiée. Formes successives qui étayent l'existence d'un cycle de vie du système dans son ensemble, dont la succession serait largement déterminée par son environnement.

Ce cycle est parcouru plus lentement que celui de chacun des constituants du système. Par exemple, pour ce qui est du véhicule, une succession de phases peut être décelée par

[1] Comme l'explique Maurice Halbwachs :

> *Les changements de la structure superficielle de Paris s'expliquent non point par les desseins concertés d'un ou plusieurs individus, par des volontés particulières, mais par des tendances ou besoins collectifs auxquels les constructeurs, architectes, préfets, conseils municipaux, chef d'État ont obéi, sans prendre, de ces forces sociales, une conscience bien claire, et, quelquefois, avec l'illusion qu'ils s'inspiraient de leurs conceptions propres.*

(Halbwachs (M.), *Classes sociales et morphologie*, Paris, Les éditions de Minuit, 1972, p. 224)

[2] Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 20, 1987, p. 64.

[3] de Certeau (M.), *L'écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 2002, p. 152.

l'analyse des modèles dominants, c'est-à-dire diffusés à plus de 100 exemplaires sur le réseau (voir fig. 138, p. 689)[4]. A une rapide phase d'exploration ouverte par la motorisation de 1905 et close par la Première Guerre mondiale, succède une phase de stabilisation, fondée sur les modèles H et PN, jusqu'à la fin des années 1920. S'engage alors une phase de confirmation avec le développement des autobus TN au cours des années 1930, puis, une nouvelle phase de tâtonnement avec l'adoption des modèles d'après-guerre qui ne parviennent pas à remplacer leurs prédécesseurs. Enfin, le parc vit une phase de standardisation avec l'adoption de l'autobus standard et de ses dérivés depuis le milieu des années 1960, dont le successeur du standard, le R 312, adopté au cours des années 1980 ne sort pas véritablement. Cette succession chronologique est toutefois troublée par plusieurs tentatives cherchant à développer d'autres modèles, qui restèrent marginaux, diffusés à moins de 60 exemplaires sur le réseau, tels les trolleybus, les autobus de petit gabarit ou les véhicules de forte capacité (voir fig. 139, p. 690)[5].

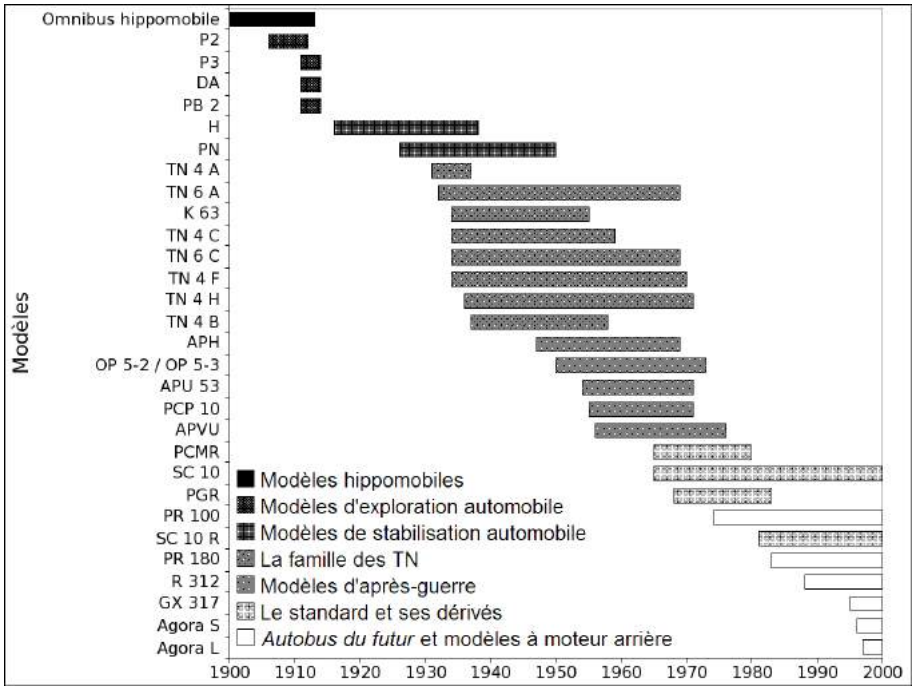


Fig. 138 – *La succession des modèles acquis à plus de 100 exemplaires (1900-2000)*[6]

La succession des types de véhicule est donc relativement rapide, puisque cinq phases

[4] Un travail similaire a été mené par l'historien Mohsen Saffar Dezfouly (Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, pp. 22-24). Tout en soulignant la difficulté de la tâche, il propose quatre périodes :
- époque de la substitution (1905-1923) ;
- époque du perfectionnement (1925-1939) ;
- époque de la transition (1948-1964) ;
- époque de la standardisation (1964-1988).

Notre périodisation en est très proche.

[5] La distinction entre modèles ayant rencontré un succès et ceux ayant plutôt connu un échec selon la taille de leur parc finalement livré à l'exploitant nous paraît être un critère pertinent pour une première approche. Il s'avère discriminant, puisqu'aucun modèle ne fut diffusé à hauteur de 60 à 100 exemplaires. Il semble ici exister une frontière entre modèles définitivement retenus et modèles finalement rejetés.

[6] Voir tab. 36, p. 988.

peuvent être identifiées en 70 ans. Or le cycle de vie du système urbain de l'autobus parisien dans son ensemble résulte de la combinaison de plusieurs cycles de vie : celui des véhicules, celui des aménagements, celui des tarifs… Il est donc logique qu'il soit moins rapide et que nous ne proposions finalement de distinguer que deux phases successives, séparées par la Deuxième Guerre mondiale.

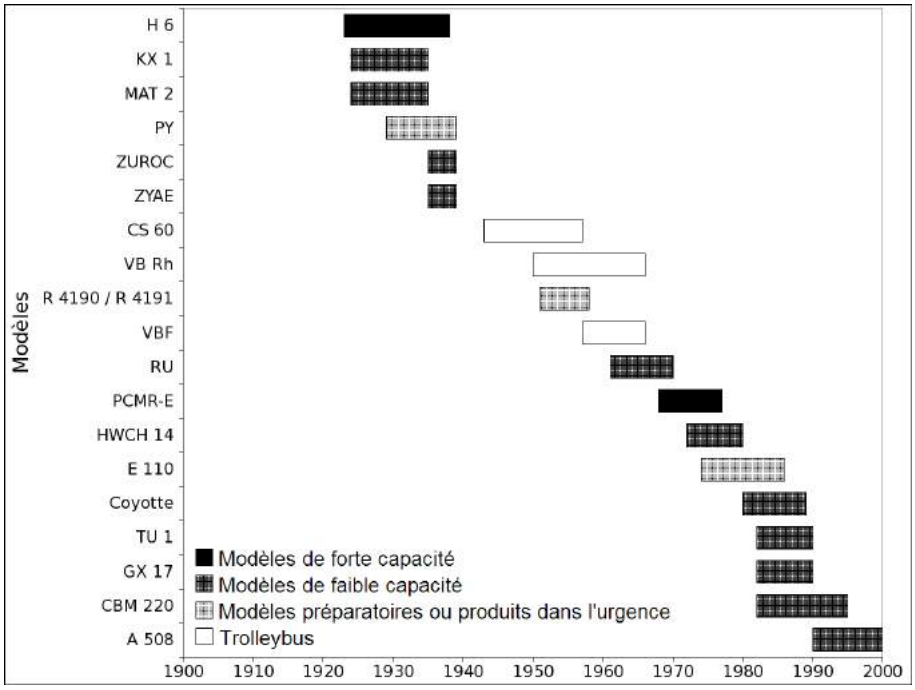


Fig. 139 – *La succession des modèles acquis à moins de 60 exemplaires (1900-2000)*[6]

L'autobus de la Belle Époque et de l'entre-deux-guerres, un omnibus automobile

De sa naissance à la Deuxième Guerre mondiale, l'autobus reste fortement marqué par l'héritage de l'omnibus hippomobile, dans ses itinéraires et pratiques ainsi que dans le retard qu'il accuse face à une ville qui évolue plus vite que lui, l'inertie de la CGO étant très lourde, malgré le dynamisme visible de la STCRP[7]. Son réseau est avant tout un objet politique d'intérêt départemental, suscitant une activité importante des élus et de l'administration préfectorale, qui en édictent les formes. Les échecs de la coordination et de la rationalisation du réseau ne signifient pas que les acteurs politiques aient déserté le champ de l'autobus ; au contraire, il s'agit d'un des sujets les plus controversés et discutés dans les assemblées parisiennes et séquanaises. Autre force très contraignante exercée sur le système, celle de la direction de l'exploitant, omniprésente, dont les décisions freinent ou accélèrent les innovations, et qui contribue à inventer un véritable système de l'autobus

[7] Rappelons que jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la construction des caisses d'autobus se fait en bois, même armé, ce qui confère aux véhicules un caractère artisanal certain (voir Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 153).

parisien au cours des années 1920. Relayant les instructions, mais disposant toujours d'une liberté très grande une fois à bord, les agents d'exploitation laissent également une forte empreinte sur le système, en développant, par exemple, un art propre de la conduite, distinct de celui consigné dans le règlement, ou en donnant à chaque véhicule un visage particulier, une ambiance tenant fortement à la présence d'un receveur. Le pouvoir et l'aura des agents sur le terrain demeurent forts, appuyés sur le prestige combiné du cocher et de la motorisation. Enfin, est-il besoin de rappeler ici le rôle-clé joué par les autres modes de transport de cette période, métro, tramway ou taxis collectifs, dans le destin de l'autobus à Paris ?

A contrario, la forme urbaine, celle de la superposition entre quelques quartiers anciens et le Paris haussmannisé, ne joue que très faiblement dans les tracés et la vie des autobus. La ville ayant connu de forts bouleversements et étant entrée dans un mode de vie urbain, elle semble plus statique, les autobus s'accommodant de ses différents visages, de ses différentes artères, jusqu'aux plus fines, parfois, suivant ainsi le réseau d'omnibus de la CGO. Au contraire, le développement de la Seine-banlieue n'est que difficilement suivi par le réseau de transport en commun, en surface ou en souterrain, ce qui reflète le retard de l'autobus sur la forme urbaine à cette époque. De même, les voyageurs ne sont pas réellement pris en compte par le système. Même si la STCRP mène une politique commerciale, ils demeurent largement absents de la conception des transports fondée sur des données financières et d'exploitation et non sur une analyse des besoins réels de la population.

Jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, ce sont donc bien des omnibus automobiles qui sillonnent Paris, objets de débats et décisions politico-économiques, prenant toutefois des formes variées de fonctionnement au quotidien, en accord avec un rapport artisanal à la ville et aux voyageurs, mais partiellement en décalage avec les formes urbaines et besoins des citadins.

L'autobus des Trente Glorieuses, le parent pauvre de la volonté collective

A l'issue du conflit mondial, les Trente Glorieuses marquent un abandon de l'implication publique dans le réseau d'autobus. Malgré la création d'une entreprise nationale, le réseau se trouve rapidement relégué dans les coulisses de la modernisation de la France. La RATP, acteur faible par sa situation financière, ne porte pas réellement le réseau routier auquel elle n'accorde, en interne, qu'un rôle secondaire. Agents et voyageurs, malgré une implication dans le fonctionnement du système ne le contraignent pas véritablement et semblent plutôt le subir : des autobus vieillis ou de faible qualité passent complets devant des voyageurs en attente, tandis que les agents assistent, impuissants, à l'enlisement de leur véhicule.

Ce sont effectivement les autres modes qui dictent son histoire à l'autobus à l'heure de la croissance économique et du progrès matériel que vivent les foyers français. L'alliance imposée avec le métro est ici fondamentale, notamment dans la stratégie double de marginalisation et d'assimilation de l'autobus qui en a découlé. Elle transforme l'autobus, refondant son réseau, revoyant ses modes d'exploitation, l'écartant de son caractère de proximité... Parallèlement, le poids de l'automobile, qui réduit, dans les esprits comme sur la chaussée, l'espace vital de l'autobus, se combine à celui de la forme urbaine, celle d'une voirie morphologiquement destinée à la circulation et à la vitesse, laissant à l'autobus la portion congrue. L'expansion de l'agglomération parisienne, qui porte l'intérêt des décideurs en périphérie, invente une forme urbaine où l'autobus n'a concrètement pas de place réelle, même si des projets lui en avaient réservé une. Dans la vision macroscopique de l'urbanisme développée alors, l'autobus n'avait presque plus de raison d'être. Il n'est plus que le parent pauvre des transports parisiens.

L'aube des années 1970 annonce le passage à une nouvelle forme de l'autobus, que nous pourrions qualifier de post-industrielle, voire de post-moderne, dont nous n'avons qu'esquissé les traits naissants pour mieux souligner la fin de la phase précédente. Ce sont donc bien deux phases successives que nous proposons de concevoir pour la compréhension de la place qu'occupe l'autobus dans le champ parisien de 1900 aux années 1970. Toutefois, cette succession de deux modèles ne donne qu'une image macroscopique de l'histoire de notre objet. En réalité, c'est en nous situant au plus près de son fonctionnement qu'il est possible de percevoir ses formes de souplesse et de dualité, à l'origine de son caméléonisme et qui expliquent qu'il ait su s'adapter à deux contextes bien distincts.

B. Sociabilité, société et image sociale : les multiples dualités de l'autobus

En effet, sous de multiples angles, l'autobus révèle un visage ambivalent. Que ce soit simultanément ou par phases successives, il se trouve capable d'être très visible et parfaitement incompréhensible, socialement mixte, offrant un transport attentionné tout en se voulant un mode collectif, et, finalement, perçu comme rapide puis lent. Autant d'éléments qui rappellent le caméléon et sont une des formes de souplesse de ce mode particulier, dont l'une des origines se situe du côté de ses infrastructures.

Visibilité et lisibilité d'un mode d'habitués

Effectivement, comme mode dénué d'infrastructures lourdes, l'autobus souffre d'un problème de visibilité en ville, tout en affirmant, parfois involontairement, une présence massive sur l'espace public[8]. Paradoxalement, la dénonciation des autobus sur la voirie

[8] Selon l'analyse d'Isaac Joseph, la ville obstrue le réseau, par ses embouteillages, tout autant qu'elle le fait oublier, par le paysage qu'elle offre à voir (Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, *op. cit.*, p. 64).

est une figure récurrente depuis les protestations du conseiller républicain libéral Paul Escudier contre leur passage rue d'Amsterdam avant 1914 (voir p. 174). Leur masse est décrite comme dangereuse ou gênante, leur pollution n'a de cesse d'être décriée tandis que la gêne occasionnée par les points d'arrêts et divers autres dispositifs fixes fait l'objet de récriminations nombreuses des riverains. Comme nous l'avons vu, avant la Deuxième Guerre mondiale, l'autobus est également une figure très présente dans la presse, qui tire sur les accidents et les hausses tarifaires, publie des récits de voyage aux côtés d'une receveuse ou d'un contrôleur en civil et ouvre ses pages à des publicités le mettant en scène (voir fig. 63, p. 277, fig. 77, p. 340 et pp. 1071 et 1076). Son omniprésence sur les chaussées parisiennes est reflétée par les multiples films de l'époque[9]. Après la guerre, si sa présence baisse, le réseau acquiert finalement une visibilité nouvelle, *via* les couloirs réservés, puis protégés. De l'Opéra à la gare Saint-Lazare, l'autobus est même omniprésent, tout au long du siècle. Le réseau a donc réellement investi la cité. Pourtant, l'une des constantes de l'autobus parisien est bien la difficulté de lisibilité de son réseau, l'attente de l'autobus, la recherche de points d'arrêt dissociés ou la dénonciation de couloirs réservés vides de tout autobus. Autant d'éléments dénotant, parmi d'autres, un défaut d'accessibilité et de facilité d'usage du réseau, en contradiction avec la grande visibilité précédemment décrite.

Cette dualité entre en résonance avec la question de la clientèle de l'autobus. Demandant une connaissance préalable, une culture parisienne du réseau, l'autobus *intra muros* ne peut qu'être le mode des habitués, image déjà présente, par exemple, chez le dessinateur Honoré Daumier au milieu du XIX^{e} siècle (voir p. 749 et fig. 191, p. 1127). Ce que confirment différentes sources : enquêtes après 1970, mémoire orale, lettres de voyageurs… Pourtant, l'autobus est également associé aux touristes, du fait de la vue sur la ville dont il permet de jouir. Cette représentation du touriste prenant l'autobus est une permanence, notamment du point de vue de l'exploitant, de la direction de la STCRP, pour qui le Madeleine – Bastille est une « *très vieille ligne fréquentée par les provinciaux et les étrangers* », à celle de la RATP qui fait réaliser des films montrant des touristes naviguant avec aisance sur le réseau d'autobus afin de pouvoir profiter des vues parisiennes les plus célèbres[10]. Autre dilemme donc, que celui de l'autobus qui n'offrirait à voir le paysage qu'à celui qui le connaît déjà[11]. Qui se retrouve d'ailleurs dans l'étude des moyens d'accès à la connaissance du réseau. A l'exception de l'effort mené par la RATP à la fin du XX^{e} siècle pour homogénéiser et clarifier la signalétique et les plans de réseau, il semble en effet que l'information ne se donne pas mais se mérite (voir p. 782). Cette difficulté à identifier l'individu à qui s'adresse l'autobus s'explique pour partie par la dialectique à

[9] Voir notamment FI, *Paris express*, FI, *La circulation parisienne 1920-1950* et FI, *Paris 1935*.

[10] Mémento de la séance du CTP du 24 juin 1938, p. 1 (ARATP, 2R 153) ; voir notamment FI, *Paris sans façons* (1978) et FI, *RATP, liaisons spéciales* (1988).

[11] Comment comprendre la publicité apposée en 1978 sur la calandre d'un autobus standard de la ligne 72 (Hôtel de Ville – Parc de Saint-Cloud) dont le slogan est « *cette ligne vous fait visiter Paris* » (*100 ans de bus. Un siècle au service des Franciliens*, Paris, LBM, 2006, p. 154) ? Est-ce à destination des touristes qui, voyant l'autobus passer, monteraient à bord quasiment par hasard ? Ou des Parisiens, qui connaissent déjà leur ville ?

laquelle il se heurte entre transport attentionné et transport de masse.

Entre transport attentionné et transport de masse

Dans sa relation au voyageur, l'autobus est avant tout un mode attentionné, le receveur ayant longtemps incarné cette attitude particulière vis-à-vis de la clientèle. Elle s'est toutefois atténuée depuis que la logique de réseau l'a emporté sur celle de voyageur, à partir des années 1960. Elle demeure néanmoins perceptible, en contraste avec le réseau ferré, que le RER est venu renforcer dans son caractère d'anonymat brutal. La figure humaine, du receveur ou du machiniste, que le voyageur trouve à bord, laisse planer une ambiance toujours différente, bonne ou mauvaise, qui n'est offerte ni par le métro, ni par l'automobile individuelle[12].

A bord, si la sociabilité de l'autobus est une figure récurrente de la presse parisienne, depuis *Le petit Parisien* jusqu'à *Libération*, elle navigue toutefois entre la solitude des voyageurs, chacun étant livré à lui-même, éventuellement porté par le paysage qu'il observe, et leur réunion, dans un même véhicule, par groupes, ou, réunis par un incident, si petit soit-il, survenu à bord ou dehors, permettant de briser cette solitude[13]. La position du voyageur elle-même est double, à l'extérieur et à l'intérieur. L'autobus est « *un "dedans ambulant"* », écrivait le philosophe Pierre Sansot[14]. L'impériale, puis la plate-forme arrière incarnent cette dualité que viennent chercher nombre de voyageurs : celle d'être protégé et véhiculé, tout en étant exposé au monde extérieur. Le passager n'est pas un piéton, contraint, lent, fragile, mais trouve dans l'autobus une modalité d'appropriation de l'espace proche de la sienne : « *le bus "irréalise" la rue en même temps qu'il permet de l'appréhender*[15]. » En cela, l'autobus se distingue, par exemple, du chemin de fer, qui offre à voir un paysage, que, le plus souvent, le passager ne connaît pas et ne parcourt pas par ailleurs, quand il arrive à le distinguer malgré la vitesse[16]. Mode simultanément de masse et individualisé, l'autobus se forge progressivement l'image d'un mode également paradoxal sur le plan social.

[12] Comme l'explique une voyageuse dans un reportage télévisé de 1996, « *il y a deux types de machinistes : le pittbull et la carpe* » (FI, *Trois hommes, une femme et un bus*).

[13] En revanche, le métro présente une solitude que, le plus souvent, rien ne vient briser. Voilà ce qu'en écrit l'ethnologue Marc Augé : « *solitude : ce serait sans doute le maître mot de la description que pourrait tenter de faire du phénomène social du métro un observateur extérieur. Le paradoxe un peu provocateur de cette proposition tiendrait simplement à la nécessité où se trouverait assez vite cet observateur d'écrire le mot "solitudes" au pluriel* » (Augé (M.), *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 1986, réédition, 2004, p. 55).

[14] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 300.

[15] Fleury (A.), « De la rue-faubourg à la rue "branchée" : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris », *L'espace géographique*, n° 3, 2003, pp. 239-252. Comme l'écrit Pierre Sansot, « le passager de la plate-forme bénéficie du mouvement, de l'adresse de l'autobus. [...] *Il réalise l'impossible : mêlé à la foule, à la cohue de la plate-forme où l'on se bouscule, il domine une autre foule – celle de la rue à laquelle il appartient un peu* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 301).

[16] Voir Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, p. 135.

Une image sociale ambivalente

A bord s'opère une différenciation double des voyageurs : « *cet autobus qui esquisse dans sa structure une répartition des prudents et des audacieux, des jeunes et des moins jeunes, qui, sans contestation possible, existe selon un mode bipolaire* » est celui décrit par Pierre Sansot[17]. C'est aussi le visage d'un mode progressivement délaissé par les masses, ce qui traduit le lien difficile qu'entretient le système avec le transport à l'ère industrielle, ce que cristallise le *complet*, dispositif ayant pour effet de trancher en faveur du confort plus que de l'offre quantitative de transport. Un choix en faveur de l'artisanat plus que de l'industrie.

Au long du siècle, ce qui se trouve peut-être le plus caractéristique de la fréquentation de l'autobus est une superposition paradoxale des extrêmes de la société aux dépens d'une relative absence des franges moyennes. Effectivement, si elle n'est pas exempte d'évolution, l'image sociale de l'autobus est une composition entre celle d'un mode populaire et celle d'un mode d'essence bourgeoise, voire aristocratique[18]. Il hérite sur ce point de l'ambivalence de l'omnibus au XIX^{e} siècle (voir p. 131).

Parce qu'il s'inscrit le plus souvent en décalage avec les réseaux de masse, métro, tramway et automobile, des critères d'évaluation qu'ils imposent, comme la vitesse ou les déplacements professionnels, et qu'il souffre toujours d'un manque de visibilité, l'autobus *intra muros* fut rarement le mode employé par le plus grand nombre. Certes, avant 1914, la motorisation lui a ouvert les voies de la massification et ce phénomène s'est confirmé au cours de l'entre-deux-guerres jusqu'à ce que l'autobus obtienne furtivement une fréquentations plus élevée que celle du métro en 1936-1938, après avoir remplacé le tramway. Mais, dès cette époque, le métro avait capté la majorité des flux quotidiens des travailleurs. Ce phénomène est également accru par la politique de limitation des marchandises que chaque voyageur était autorisé à transporter à bord des autobus, engagée par la STCRP par une réduction des espaces disponibles, et qui conduisit à diminuer l'utilisation du réseau de surface pour des usages professionnels. L'exemple de la substitution de la Petite Ceinture, en 1934, illustre d'ailleurs l'incapacité de l'autobus à assurer aussi efficacement que le chemin de fer les déplacements massifs et quotidiens des travailleurs (voir p. 290).

Ce qui ne signifie pas que l'autobus soit moins utile. Il remplit d'autres missions, qui peuvent tout aussi bien s'avérer quantitativement comparables, notamment au cours des années 1930. Il véhicule ainsi des travailleurs, parfois eux aussi décalés, comme les utilisateurs du réseau de nuit, mais également d'autres populations. Les déplacements

[17] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, pp. 300-301.

[18] Le Premier ministre de droite Dominique de Villepin, diplomate qui cultivait son image aristocratique, n'aimait-il pas raconter qu'il avait rencontré sa femme, issue également du même milieu, dans un autobus de la ligne 84 (Place du Panthéon – Porte de Champerret), celle reliant le Quartier latin au quartier des ministères (voir « Villepin dans le "cercle de confiance" », *Le Monde*, 1er juin 2005) ?

de cabotage, au sein d'un quartier, ou les trajets du dimanche, au bois de Vincennes, au cimetière de Pantin ou au stade de Colombes, furent largement effectués en autobus, par des populations issues de toutes catégories sociales. Néanmoins ouvriers et employés n'y sont pas, le plus souvent, au titre de leur travail, mais plutôt au titre de citadins parisiens se rendant d'un lieu à un autre, plus libres dans leur rapport au temps et à la ville, et donc plus à même de prendre l'autobus. C'est ainsi que l'autobus ne présente pas une exacerbation de ses utilisations pour les déplacements domicile-travail et laisse donc mieux apercevoir la diversité de ses usages, quand le métro se trouve depuis ses débuts consigné à son utilité quotidienne pour les masses laborieuses.

L'autobus possède ainsi son public, même lorsque la chute de sa fréquentation semble inéluctable, au cours des années 1950-1960, un public formé de personnes étrangères aux critères dominants ou qui n'ont pas le choix d'utiliser un autre mode que l'autobus, le vélo ou la marche[19]. Ce sont donc des exclus, non des exclus sociaux totaux mais des exclus d'une certaine modernité, volontairement ou involontairement qui assurent la fréquentation du réseau après un phénomène de décantation.

En ressort l'image d'un mode fréquenté par les cadres supérieurs mais aussi les inactifs, les retraités, ou les enfants, ce que confirment les études disponibles depuis les années 1970. La perception que peut se faire un décideur de la clientèle des autobus n'en est que plus brouillée, face à un tramway, un métro, puis un RER, qui véhiculent une image de mode assurant essentiellement les déplacements de masse liés au fonctionnement de la société industrielle. Dès lors, progressivement perçu comme mode des déplacements pour d'autres motifs que ceux jugés indispensables, l'autobus subit régulièrement des attaques sur son inefficacité, voire son inutilité, à compter des années 1930. Le public et les usages de l'autobus, spécifiques, plus difficilement descriptibles et quantifiables, expliquent probablement la récurrence des procès techniques qui lui sont intentés. Autant de déclarations publiques d'attachement à ce mode, recourant parfois plus à une fibre sensible que purement technique ou économique, viennent d'ailleurs le défendre. Quant à sa fréquentation réelle, même décriée comme dramatiquement faible à la fin des Trente Glorieuses, elle représente au minimum environ un déplacement par semaine par Parisien[20]. Mais les images sociales ne s'en tiennent pas aux éléments quantifiés. Elles sont bien plus sûrement modelées par les tendances, que ce soit celle d'une dualité sociale de l'autobus ou celle d'une désaffection de long terme.

Sur l'autre rive de la Manche, la connotation sociale de l'autobus londonien s'est également imprégnée de marginalité aux périodes les plus difficiles pour lui, que ce soit lors du creux des années 1950-1960 ou lors de la privatisation des années 1980-1990 et

[19] Isaac Joseph mentionne que *prendre son temps* et *prendre son bus* sont associés depuis longtemps (Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, *op. cit.*, p. 19.).

[20] L'étiage est atteint sur le réseau urbain en 1973, avec 172 millions de voyageurs, et en banlieue en 1974, avec 323 millions de voyageurs (voir tab. 52, p. 1012).

du manque d'efficacité qui s'en est suivi. Comme le rapporte *The Times* en 2003, « *un mode de transport peut être une sorte de statut social et Margaret Thatcher a déclaré une fois qu'un homme qui se retrouvait à bord d'un autobus après 30 ans pouvait estimer avoir raté sa vie*[21]. » Un jugement *a priori* étonnant dans le contexte britannique, qui dénote au passage le fait que l'autobus soit une référence, ici négative, et peut peut-être s'interpréter comme une réaction de la très libérale Margaret Thatcher face à un service jusque-là nationalisé, donc ressenti comme n'ayant pas sa place dans son monde idéal.

La construction sociale des voyageurs fréquentant le réseau de surface, à Londres comme à Paris, est donc complexe et probablement paradoxale. Ce qui dessert le mode dans les cénacles politiques et techniques qui finissent par lui préférer des modes plus simples, notamment le métro.

Le relativisme de la vitesse

Cette construction sociale ambivalente s'explique en partie par le lien entretenu entre autobus et vitesse. Dans sa relation à la vitesse, l'autobus ne nourrit pas de véritable ambiguïté après la Deuxième Guerre mondiale. Il se classe alors durablement du côté des modes perçus comme lents, de son propre fait ou de celui de la congestion. Même s'il tente parfois de se rapprocher de l'idée de vitesse, notamment *via* les couloirs réservés, les résultats, bien que spectaculaires du point de vue relatif, demeurent limités en chiffres absolus[22]. Rappelons que les couloirs réservés n'ont permis que de stabiliser la vitesse moyenne à l'heure de pointe du soir (voir fig. 111, p. 538).

En revanche, au cours du premier XX^{e} siècle, l'autobus a nettement entretenu un lien étroit avec l'idée de vitesse. Promu par des acteurs qui participaient aux premières courses automobiles, perçu comme l'un des véhicules les plus rapides de la chaussée avant 1914, puis, le renouvellement rapide des modèles aidant, comme un mode doué de souplesse, de dynamisme et d'efficacité face au métro de l'entre-deux-guerres, l'autobus ne négligeait pas de jouer sur sa vitesse. L'ambivalence liée à la vitesse est donc plutôt, ici, une succession chronologique. Le constat sur la relation entre l'autobus parisien et la modernité est similaire, cette notion étant intrinsèquement liée à celle de vitesse, au cours du XX^{e} siècle. Ce constat pourrait éclairer la double clientèle que l'autobus se forge progressivement après la Deuxième Guerre mondiale, qui serait dès lors formée de ceux n'ayant pas accès

[21] Parris (M.), « It's big, it's red and it's free. And it will save London », *The Times*, 8 février 2003. Traduction personnelle de la version anglaise : « *A mode of transport can be a sort of social statement and Margaret Thatcher once said that a man who after the age of 30 finds himself on a bus can count himself a failure in life.* » Cette formule semble d'ailleurs apocryphe ou du moins nous n'en avons pas trouvé l'énoncé originel, les sources variant sur l'âge à partir duquel il faut se compter au rang des déclassés sociaux. Certaines sources attribuent une idée similaire au peintre Salvador Dalí qui aurait déclaré : « *tout homme de quarante ans qui prend encore le Métro est un raté* » (Guerrand (R.-H.), *Mémoires du métro*, Paris, La table ronde, 1961, p. 205).

[22] Toutefois, le concept de vitesse généralisée, introduit par les philosophes Ivan Illich et Jean-Pierre Dupuy au cours des années 1970, aurait pu faire apparaître l'autobus comme un mode rapide, mais ces calculs se sont d'abord intéressés à l'automobile et au vélo (voir Illich (I.), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`).

à la vitesse et de ceux pour qui elle ne revêt qu'une faible valeur. Mais dès lors, c'est un décalage qui se creuse entre eux et les décisions politiques et techniques.

C. Crédibilité politique, ambiguïté technique et choix d'aménagement : les faiblesses de l'autobus

Effectivement, dans ce contexte, l'autobus rencontre des difficultés à incarner un choix collectif crédible, le champ politique étant modelé par l'automobile et le métro à leur avantage, en mettant en avant, par exemple, la notion de vitesse. Tant qu'il présente des intérêts industriels de premier plan, à l'époque de la STCRP, l'autobus est considéré comme un élément de poids dans les discussions. La banalisation de l'automobile, comme objet industriel a contribué à noyer l'autobus et à le reléguer dans les choix politiques possibles comme une solution de second rang. Dès lors, comment pouvait-il incarner la priorité donnée aux transports en commun *intra muros* ? Quel élu ou technicien aurait défendu l'autobus, au risque de sembler s'attacher à un vieil objet sans avenir ? Il s'agit donc plus d'une question de foi que l'autobus est capable de susciter, à certaines périodes, notamment autour de 1968, que de choix rationnel, au vu des critères dominant l'évaluation de l'action publique.

L'autobus, outil d'aménagement ?

Comme outil d'aménagement, l'autobus à Paris présente une ambivalence pérenne. De ce point de vue, son caractère spécifiquement parisien l'amène à être à la croisée des échelles, comme le métro, entre service de proximité et enjeux régionaux puis nationaux dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, du fait de la place qu'occupe la RATP, aux côtés de la SNCF, dans la société française. Les enjeux nationaux sont également liés au statut de Paris comme capitale, ce qui suscite une attention particulière portée aux aménagements réalisés sur sa voirie ou les choix opérés pour y faciliter la mobilité. Qu'elle incite à freiner les projets ou, au contraire, à les accélérer en en exacerbant les enjeux, cette dimension intervient dans la politique des transports à Paris. En témoigne notamment l'histoire du tramway, refusé, puis accepté, puis retiré, et, enfin, de retour en grande pompe, dans une ville soucieuse, à l'excès, de son image. En revanche, il ne semble pas que les institutions de la République, qui siègent à Paris sur l'ensemble du XX^{e} siècle, à l'exception de la période vichyssoise, soient directement intervenues dans les choix opérés en matière de réseau d'autobus, au risque de brouiller les échelles[23].

Devant le choix de création d'une ligne, le décideur retrouve une dualité de l'auto-

[23] Une rumeur est toutefois colportée à la RATP selon laquelle Charles de Gaulle, alors président de la République, aurait banni les autobus standards rouges expérimentés au milieu des années 1960 par la RATP en arguant du fait que Paris n'était pas Londres. Si des SC 10 à la livrée rouge-blanc-gris ont bien été mis en service, notamment sur la ligne 137 (Porte de Clignancourt – Villeneuve la Garenne (église)) en 1965, la raison de l'abandon de ces couleurs et du retour au vert classique ne semble pas établie (voir `http://www.amtuir.org`).

bus : si ce mode nécessite peu d'investissements initiaux, les coûts d'exploitation et de renouvellement du matériel sont après bien plus forts. Bien que ne payant pas l'usage de la voirie, contrairement au tramway qui y était astreint, le réseau d'autobus présente de multiples coûts, notamment de personnel. La suppression du receveur n'est d'ailleurs que bien tardive à l'échelle de l'histoire des transports collectifs urbains, ce qui témoigne du fort ancrage dans les esprits de l'idée que l'exploitation a un coût. Toutefois, l'image que l'autobus renvoie, notamment à la lecture des lettres de voyageurs, est bien celle d'un équipement simple à mettre en œuvre, puisque coûtant peu cher en investissements.

Cette dialectique, entre faibles investissements et forts coûts d'exploitation, n'est que l'illustration du décalage plus généralement observable entre les besoins en infrastructures du réseau d'autobus et ceux que nombre d'acteurs lui prêtent. Le réseau d'autobus a vu ces derniers croître sans cesse depuis la motorisation des omnibus hippomobiles, bien que la solution du trolleybus n'ait été que marginalement adoptée à Paris : bureaux de correspondance, points d'arrêt, couloirs d'attente, couloirs réservés ou sites propres sont venus s'ajouter à d'autres équipements moins visibles mais indispensables, tels que les dépôts et autres dispositifs de régulation. Face à cette tendance, l'opinion générale ne semble en revanche pas avoir réellement évolué : l'autobus, héritier de l'omnibus hippomobile qui marquait les arrêts à la demande et remplaçant du tramway enserré dans ses rails, est demeuré un mode sans infrastructure. Ses besoins, bien moindres que ceux des modes ferrés et plus diffus, ont bien souvent été niés, desservis en cela par l'idée, parallèle, qu'une infrastructure affectée aux autobus est le plus souvent vide et inutilisée[24]. Rappelons que l'ingénieur et historien Marc Desportes insiste sur le rôle des « *gares, aérogares, échangeurs autoroutiers…* » dans l'expérience urbaine : autant d'infrastructures dont l'autobus semble, au premier abord, dépourvu[25]. Ce manque explique peut-être les velléités qu'a pu connaître l'autobus de se rapprocher de modes mieux dotés de ce point de vue.

Un système de mobilité à la limite de la perméabilité

En tant qu'élément du système global de mobilité, l'autobus, à l'image du métro, est loin d'avoir toujours œuvré au meilleur fonctionnement de l'ensemble. La question de la coordination, ouvertement discutée avant la Deuxième Guerre mondiale, puis considérée comme un problème interne à la RATP et donc moins présent sur l'espace public, demeure une grande source d'ambivalence pour l'autobus. Du fait de rivalités entre les entreprises et entre les modes, puis de l'héritage de ces conflits au sein de la RATP, l'idée d'un système urbain unifié de transports publics n'a pu se concrétiser qu'à la fin du XX^{e} siècle, se heurtant toutefois à de forts pôles de résistance[26]. Si bien que le réseau de surface

[24] Le cas du terminus routier de Château de Vincennes en est symptomatique (voir p. 523).

[25] Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, p. 364.

[26] L'exemple contemporain de l'impossibilité de faire une correspondance entre le métro et l'autobus à l'aide du ticket T^{+}, introduit en 2007, en témoigne.

a souvent affiché sa volonté de coordination avec le réseau ferré, incité par les pouvoirs publics, tout en maintenant constamment un univers indépendant, entretenant toujours une certaine rivalité entre modes. Une meilleure coordination aurait d'ailleurs peut-être conduit à une perte d'identité de chacun des réseaux. Mais l'effet d'osmose entre les modes ne s'est-il pas produit de façon inéluctable ? De ce point de vue, la culture londonienne semble plus emprise de pragmatisme, comme l'illustre le recours massif au trolleybus que Paris rejeta pour des raisons plutôt idéologiques.

Présent sur l'espace médiatique, le système est soumis à la déformation des phénomènes qu'il implique. L'accidentologie est un exemple parmi d'autres. Alors que l'autobus s'est assez vite avéré être un mode sûr, pour ses passagers comme pour les autres usagers de la voirie, et bien moins dangereux que l'automobile individuelle dès les années 1920, il souffre régulièrement des accidents plus ou moins spectaculaires dans lesquels il ne manque pas d'être impliqué et auxquels la presse donne un très large écho, renouvelant régulièrement son image de mode dangereux. Face à lui, le métro a su faire oublier l'incendie de *Couronnes* et semble présenter une garantie de sécurité apportée par la culture ferroviaire. L'image technique semble la garantie d'un savoir faire que l'autobus a plus de mal à exhiber.

Un système technique à faible technicité ?

L'autobus est un système industriel, certes, mais dont les aspects liés au fonctionnement mécanique, aux méthodes d'exploitation ou à l'organisation générale sont très longuement et largement teintés d'une dimension artisanale (voir p. 633). En cela, il est bien l'héritier des pionniers de l'automobile, plus que le parent du métro et de sa rigueur ferroviaire. Toutefois, ce caractère particulier, qui peut sembler intrinsèque du fait de la place que tiennent les facteurs humains dans sa bonne marche et de sa forte exposition sur l'espace public, n'est jamais totalement assumé. Les grandes entreprises qui ont exploité le réseau, notamment celles dominées par le monde du réseau ferré, ont toujours cherché une rationalisation dans la production du système, que ce soit la STCRP dans les années 1920, ou la RATP dans les années 1970. Pourtant en s'appuyant sur des véhicules vite devenus courants, au gabarit limité et transportant donc peu de voyageurs, sans mettre en avant des infrastructures visibles, et en entretenant un rapport au temps et au règlement moins strict que celui du métro, le monde de l'autobus a conservé le visage d'une industrie restée artisanale ou d'un artisanat devenu industriel depuis sa motorisation. Visage qui cache néanmoins certains éléments particulièrement pointus techniquement, dans la conception des véhicules comme dans la régulation du réseau.

Ce contexte spécifique explique en partie le hiatus existant entre les innovations régulièrement apportées au système, de l'équipement en pneumatiques à la fin des années 1920

à l'affichage des temps d'attente à la fin des années 1990, et leur lente diffusion sur le réseau, une dizaine d'années étant souvent nécessaire pour que l'ensemble des lignes en soient dotées. L'échelle du réseau, simultanément plus vaste et plus fine que celle du métro, rend ainsi illusoire toute tentative d'homogénéisation trop forte de ses matériels, techniques et pratiques. Il conserve donc une dimension artisanale, chaque entité, dépôt, ligne ou machiniste, devant, selon les cas, inventer sa propre vision de l'autobus. Autre effet de décalage, lorsqu'une innovation mise en service, et donc éprouvée par de nombreux voyageurs, parvient finalement à équiper l'ensemble du réseau, elle est déjà vieillie et a suscité une différenciation, presque involontairement, entre les lignes.

A travers ces différentes analyses, c'est donc bien l'idée d'une souplesse plus forte de l'autobus qui s'impose comme centrale dans la compréhension que nous pouvons avoir de la façon dont ce mode s'est imposé à Paris. Nous touchons ici au cœur d'un système qui semble avoir trouvé ce ressort pour répondre aux sollicitations majeures auxquelles il a été soumis, celles issues des autres modes de transport, comme celles venues du territoire parisien.

D. Influences modales, territoire et souplesse : la véritable spécificité de l'autobus

C'est effectivement par l'analyse des relations entretenues par l'autobus avec les modes l'entourant et avec le territoire sur lequel il navigue et qu'il dessert que se trouve pleinement interrogée la notion de souplesse. Elle présente elle-même, une réelle souplesse, dans les acceptions qu'en ont eues les acteurs parisiens et mérite donc un regard particulier.

L'autobus comme mode syncrétique

L'ambivalence fondatrice de l'autobus provient de ses relations aux autres modes de transport et de son caractère d'interface entre monde de l'automobile et monde des transports en commun. Au fur et à mesure que le métro lui impose ses méthodes, l'autobus devient effectivement une hybridation entre ces deux pôles majeurs de la mobilité parisienne au XX^{e} siècle. Cette ambiguïté ne joue pas nécessairement contre l'autobus, qui peut en tirer un certain profit, lorsque la mode est à la liberté, lors de la suppression des tramways, ou, au contraire, lorsqu'elle est à la priorité donnée aux transports en commun, dans les années 1970. Pour autant, il n'est jamais facile de naviguer dans le paysage modal pour les modes frappés d'hybridation.

Autre source d'hybridation, plus inattendue, mais image récurrente, le bateau. « *La seule [déambulation] qui s'apparente à une promenade marine, s'accomplit à bord d'un autobus* », écrit Pierre Sansot, parallèle qui se justifie progressivement avec le développement d'une circulation de l'autobus dans le flux automobile ainsi que des accostages

successifs et que renforce la figure de la plate-forme arrière, lointaine cousine du pont et de son bastingage[27].

Doté de telles parentés, sur la chaussée, face aux autres véhicules, l'autobus pose un problème d'échelle : il est hors des normes. Sa puissance, sa taille et son bruit lui confèrent un statut dominateur alors qu'il s'englue simultanément dans un trafic qu'il contrôle de moins en moins, avant de bénéficier d'un outil pour le faire, le couloir[28]. Malgré quelques privilèges spécifiques, il est donc loin d'avoir les moyens de sa domination et fait figure de colosse aux pieds d'argile. La catégorisation de l'autobus sur la chaussée varie donc du poids lourd au mode doux.

Il pose également une question quant à son positionnement spatial. Véhicule banalisé dans la circulation, il dispose peu à peu d'aménagements spécifiques, des règles particulières s'appliquant à sa progression dans la ville, ce phénomène de distinction s'intensifiant au cours de la deuxième moitié du XX^{e} siècle. Le statut particulier qu'occupe la RATP dans le champ institutionnel parisien, et celui qu'occupait déjà la STCRP avant la guerre, conduisent d'ailleurs à fonder l'autobus, par la voie de ses machinistes et receveurs ou des cadres de la ligne, à demander des privilèges, sinon à se les approprier. A l'échelle du siècle, les plus importants d'entre eux sont les couloirs réservés puis protégés. Mais eux-mêmes posent indéniablement un problème de positionnement théorique de l'autobus. Alors que la promotion des transports en commun s'opère notamment au nom de la convivialité urbaine et de la diversité de l'espace public, l'outil dont il joue est le pur produit de l'urbanisme moderne prônant la séparation des flux, qui a si bien facilité le développement de l'automobile. Ambiguïté, à nouveau, ou plutôt arrangement pragmatique du système dans son rapport aux autres modes et au territoire.

Le lien au territoire, entre transparence et présence

Comme l'explique Pierre Sansot, les lieux sont sensiblement et socialement différenciés, ce que reprend le réseau d'autobus[29] :

> *Les lignes d'autobus se distinguent encore par leur clientèle [...] : certaines lignes desservent les ministères, les bureaux; on y entretient des relations presque mondaines ; les receveurs le savent d'instinct et ils ne perçoivent pas,*

[27] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 301. La campagne publicitaire *Le bus a le ticket* réalisée en 1982 s'inspirait directement et visuellement de cette métaphore (voir PRATP, 148 003 et 148 004). Remarquons que la seule période d'exploitation commune d'autobus et de bateaux, celle des débuts de la STCRP, déboucha sur la suppression du service fluvial, la cohérence entre ces réseaux n'étant probablement pas assez fondée.

[28] Pierre Sansot a décrit ce phénomène de façon très pertinente :

> *Nous sommes en présence d'une auto géante ; disons davantage, d'un volume. Les véhicules ordinaires, les silhouettes des promeneurs ne semblent pas à la mesure de la ville. Ils s'aplatissent sur un seul plan. L'autobus évoluait véritablement dans une troisième dimension, à l'égal des immeubles, des grands magasins – lui aussi de la race des volumes parfaits. On en conclura que* les privilèges exorbitants de l'autobus *(il s'arrêtait en certains points interdits aux autres véhicules, il klaxonnait bruyamment)* ne lui venaient pas d'une concession municipale mais de sa nature propre.

(*ibid.*, p. 302)

[29] *Ibid.*, p. 114.

> *de la même manière, le ticket ou l'argent qu'on leur présente. On se bouscule, [on] se chahute sur d'autres parcours et il semble alors que, par une communication étrange, le conducteur mène son véhicule, avec plus de poigne, moins de ménagement, n'hésitant pas à freiner ou à démarrer avec plus de brusquerie.*

Et pourtant, au nom de l'uniformité du réseau et souvent du fait d'impératifs de maintenance, la normalisation de l'ensemble des lignes est une quasi constante de la politique menée par l'exploitant. De même, alors que l'autobus reste un réseau de proximité tout au long du XX^e^ siècle, même si ce caractère tend à s'effacer, chaque véhicule est également un élément d'un réseau plus global, mêlant, devant chaque voyageur, les échelles du territoire.

Le véhicule lui-même possède à la fois une « *délicate urbanité* » et une « *quasi-ruralité* » ; il est robuste, un peu bourru : « *il n'est pas tout à fait un être urbain*[30]. » Dualité partagée avec l'automobile, qui en assura d'ailleurs en partie le succès, et qu'ont pleinement assumée les services spéciaux du dimanche de la STCRP. L'autobus s'est pourtant progressivement laissé supplanter par l'autocar dans ce domaine.

L'autobus s'appuie sur le territoire plus qu'il ne l'appuie, contrairement au métro. Il a pourtant la prétention de nommer des lieux, donnant des noms à chaque point d'arrêt, que peu de voyageurs connaissent et qu'ignorent les autres citadins. Les diverses utilisations dont l'autobus se montre capable, de l'exploitation classique à la réquisition en passant par les services spéciaux, prouvent qu'il n'est pas réellement lié à son territoire, qu'il peut s'en échapper rapidement. Il est pourtant simultanément inscrit dans une configuration urbaine particulière, celle de Paris *intra muros*, différente, jusque dans l'organisation du réseau, de celle de la banlieue. L'autobus parisien présente encore là un double visage, à la fois très différent de celui *extra muros* et, lui étant lié simultanément, par une logique de réseau ou d'entreprise, des tarifs, un personnel et du matériel. Objet facilitant la mobilité, l'autobus urbain n'a-t-il pas au contraire conduit à penser les différences entre Paris et sa banlieue et renforcé même ces différences du fait de la configuration de son réseau ?[31]

Dans ce jeu entre Paris et sa banlieue, mais également entre Paris et les autres villes, le métro est évidemment sous-jacent. Et de ce point de vue, constatons encore un hiatus. L'identification de la capitale française avec son métro est indéniable et entretenue depuis son inauguration (voir p. 711). Elle touche à une relation de quasi-exclusivité, que même l'automobile n'est pas parvenue à ébranler, et qui a succédé à celle liant l'omnibus, notamment le Madeleine – Bastille, au Paris du boulevard[32]. Dès lors l'autobus n'a pu

[30] *Ibid.*, p. 300.

[31] Notons que le réseau d'autobus a conduit les citadins, dès 1945 et même au cours de l'entre-deux-guerres, à penser la différence des tissus urbains, donc avant le boulevard périphérique (voir Flonneau (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, *passim*).

[32] Le chroniqueur Édouard Gourdon n'écrivait-il pas, dès 1841, que « *Sainte Geneviève, patronne de Paris, trône au ciel sur un omnibus* » (Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, Paris, Terry, 1841, p. 107) ?

que difficilement se réclamer comme parisien. Et pourtant, l'idée d'un mode typiquement parisien, l'autobus à plate-forme arrière, est véritablement alimentée. Quand Paris fait penser au métro et le métro à Paris, au contraire, pour l'autobus, la relation n'est peut-être pas bijective. Si un TN évoque Paris, Paris évoque de moins en moins, au cours du siècle, l'autobus.

Ainsi, les relations qu'entretient l'autobus avec les autres modes de transport et son territoire, font ressortir une idée permanente, répétée explicitement ou sous-jacente dans les productions techniques et administratives, celle de la souplesse du réseau d'autobus. Elle nous semble toutefois sujette à de multiples malentendus, du fait de sa polysémie.

Ambivalence de la souplesse

Cette qualité, très souvent mise en avant par les discours à propos de ce mode, que ce soit pour en vanter les mérites ou pour en dénigrer le manque d'impact sur l'urbanisme, mérite une analyse. Deux formes de flexibilité sont essentiellement confondues, lorsqu'il s'agit de traiter de l'autobus : la souplesse de court terme et celle de long terme. Cette dernière concerne la possibilité, supposée, de modifier les lignes pour suivre les évolutions de la population et de ses besoins, avec une certaine rapidité et à peu de frais. La première est beaucoup plus hétérogène et concerne à la fois la flexibilité du véhicule lui-même, capable de dépasser un obstacle ou de suivre une déviation temporaire en raison de travaux, mais également la possibilité d'employer le système dans son ensemble pour organiser des services spéciaux, missions inscrites en dehors du contrat régulier et du réseau de fonctionnement normal de l'autobus.

Enfin, l'ambivalence la plus intime de l'autobus est justement liée à sa souplesse elle-même. Sa flexibilité est simultanément constitutive et le résultat de son ambivalence. L'histoire de l'autobus à Paris montre que sa réputation de souplesse est l'un des vecteurs des choix d'aménagement faits en sa faveur ou, plus souvent, à son détriment, et de son image dans les cercles techniques, plus encore que parmi les citadins. Cette qualité ne lui a d'ailleurs véritablement été attribuée qu'après l'ouverture du métro, mode à la rigidité visible, et n'était pas mise en avant à l'époque hippomobile. Le peu d'infrastructures qu'il est supposé nécessiter lui permet d'arguer de sa grande adaptabilité aux besoins de la ville, aux évolutions de sa population ou de sa forme urbaine. L'argument a fait mouche lors de la suppression des tramways. L'autobus n'ayant jamais été un mode capable de venir se surimposer sans aménagement sur une ville existante, cette souplesse s'avère en réalité bien fantasmatique. Le développement des taxis collectifs des années 1930 est l'exemple typique de l'incapacité du réseau d'autobus à suivre une ville en rapide évolution ; la grande pérennité du réseau *intra muros* depuis 1945, alors que le centre de Paris s'est vidé de ses habitants, les 11 premiers arrondissement voyant leur population baisser de 37,80 %

entre 1962 et 1999, illustre également ce décalage entre les qualités supposées de l'autobus et l'utilisation réelle qui en est faite[33]. Toute velléité de réforme n'a pu que se heurter aux éléments fixes d'un réseau à l'inertie sous-estimée. Le poids des logiques de matériel, de financement ou d'exploitation n'ont que rarement permis la prise en compte des besoins de mobilité, atomisés, de chacun.

La complexité du problème est que si l'autobus présente bien une qualité de flexibilité, elle n'est pas réellement placée là où de nombreux acteurs la situent. Entendue comme une capacité à suivre les évolutions de la ville à moyen terme, que ce soit du point de vue démographique ou industriel, par exemple, cette supposée souplesse s'avère en réalité lésée d'une inertie réelle. A Paris *intra muros*, le réseau n'a connu que deux remises à plat en près de 180 ans, en 1855 et en 1945, alors que les mouvements de population et la répartition des activités ont vécu des évolutions à un rythme plus rapide.

L'autobus se présente ainsi à la traîne de l'histoire et des variations de la forme urbaine[34]. Ce phénomène n'est pas exceptionnel. Une question de temporalité se pose effectivement de façon récurrente, un décalage s'instaurant entre la forme urbaine, les pratiques de mobilité des habitants et la volonté des édiles[35]. Ce n'est pas nécessairement un défaut, puisque, si son rythme est certes lent, l'autobus finit par trouver un mode de fonctionnement adapté à la ville, même avec retard.

Ce décalage temporel et l'inertie du système sont perceptibles dans l'analyse de l'évolution du réseau dans un quartier comme celui de Belleville (voir fig. 140, p. 706). A l'époque haussmannienne, le réseau est encore sur une trame ancienne ; puis viennent se surajouter des lignes sur un nombre pléthorique de voies, offrant une desserte très fine mais dont la qualité n'est pas toujours assurée ; la rationalisation sur le modèle haussmannien n'intervient qu'à la Libération, mais fait paraître l'autobus du début du XXI^{e} siècle en retard sur un nouveau besoin de desserte de proximité. L'analyse de l'évolution de la disposition spatiale des terminus du réseau routier renvoie aux mêmes conclusions (voir p. 1042).

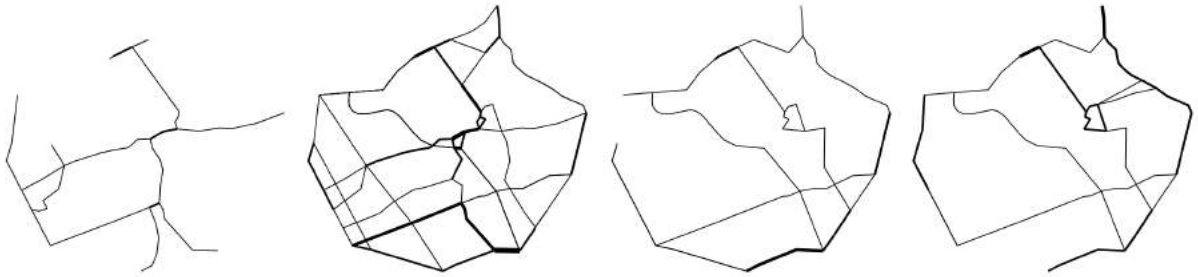
Une des explications de la rigidité du réseau peut également être liée à la volonté de ne pas déstabiliser le voyageur face à de trop forts changements. Souci partagé avec d'autres modes, mais l'inertie des habitués semble ici plus forte. Comme pour d'autres phénomènes dans le monde du transport, l'important n'est pas la réalité du phénomène mais l'existence d'une collectivité minimale s'imaginant que le phénomène existe. Par sa

[33] Les 11 premiers arrondissements voient leur population passer de 958 151 à 596 015 habitants entre 1962 et 1999 ; sur la même période, les arrondissements périphérique n'accusent une chute que de 15,87 %, passant de 1 825 940 à 1 536 231 habitants (*Atlas des Franciliens*, Paris, IAURIF, 2000-2003, vol. 1, p. 48).

[34] L'autobus est un objet « *en porte-à-faux avec [son] époque* », écrit Pierre Sansot (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, pp. 302-303).

[35] Sur ce point, voir par exemple Flonneau (M.), « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation de l'impact de l'automobile à Paris au XX^{e} siècle », *Le mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, pp. 117-120.

[36] L'épaisseur du trait est proportionnelle au nombre de lignes desservant chaque voie.



1902 *1938* *1955* *2005*

Fig. 140 – *Évolution du tracé du réseau d'autobus de 1902 à 2005 dans le secteur Ménilmontant – Belleville (échelle :* $\frac{1}{56\,552}$*)*[36]

position et son action, elle donne corps au phénomène ou du moins agit comme si ce dernier était une réalité, si bien qu'il finit par le devenir.

L'autobus partage cette qualité d'ambivalence avec l'automobile individuelle[37]. C'est peut-être là l'une des caractéristiques que procure le moteur à explosion aux différents véhicules qu'il propulse. De même que l'automobile a brouillé les identités territoriales, en effaçant toute structure de centre et de banlieue, de radiales et de rocades, l'autobus a également brouillé le monde des transports en commun, par ses itinéraires, ses formes et ses usages[38].

Plus étonnant, le métro lui-même a également connu des formes de flexibilité dans son propre tracé. A plusieurs reprises, des remaniements de lignes eurent lieu, notamment avant 1914 et au cours des années 1930, qui ont dénoté d'une certaine malléabilité du réseau ferré, rarement rappelée (voir fig. 141, p. 706).

1936 *1937*

Fig. 141 – *Évolution du tracé du réseau de métro dans le quart sud-ouest parisien entre 1936 et 1937 (échelle :* $\frac{1}{117\,612}$*)*[39]

[37] Sur l'ambivalence de l'automobile, voir Reiller (J.), « Une dynamique de l'ambivalence », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, pp. 151-161.

[38] Comme l'explique le géographe Gabriel Dupuy, « *la ville [...] a toujours marqué la différenciation des groupes, des pouvoirs et, corrélativement, des espaces et des lieux. Or le système automobile relève fondamentalement d'une autre logique* » (Dupuy (G.), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, p. 132).

[39] Entre le 21 janvier et le 29 juillet 1937, La ligne n° 8 (Porte de Charenton – Porte d'Auteuil) devient la ligne n° 8 (Porte de Charenton – Balard) (▬), la ligne n° 10 (Jussieu – Invalides) devient la ligne n° 10 (Jussieu – Porte d'Auteuil) (▬) et la ligne n° 14 (Invalides – Porte de Vanves) est créée (▬) (`http://www.metro-pole.net`).

Ainsi, il est difficile de juger brutalement de l'autobus comme un mode souple sur le moyen ou long terme, même au regard du métro. Son réseau s'avère rigide, tandis qu'une analyse de l'évolution de ses infrastructures tend à montrer que cette rigidification s'accroît au long du XX^{e} siècle (voir p. 728).

En revanche, au quotidien, selon un rythme nettement plus rapide que celui des évolutions de long terme, l'autobus peut trouver des modes de souplesse bien plus réels et, finalement, très utiles à son fonctionnement, bien que paraissant plus futiles : contourner un obstacle, changer de file ou de rue, adopter une déviation temporaire, exploiter la ligne en deux tronçons distincts ou desservir un itinéraire exceptionnel sont autant de petites actions qui constituent des formes d'adaptation courantes de l'autobus au rythme urbain que peu d'autres modes de transport collectif sont capables de proposer. A chacune de ces adaptations, c'est bien le système dans son ensemble qui se montre souple et répond aux attentes des clients, puissance publique ou voyageur, tout en tenant compte des contraintes particulières qui se dressent. La souplesse n'est plus ici ambivalence, mais simple flexibilité.

Enfin, c'est également sur les questions de vocabulaire que l'autobus présente une réelle flexibilité[40]. Très rapidement, dès avant 1914, le terme *autobus* désigne le plus couramment ce mode de transport dans ses différentes formes, et ce, jusqu'à la fin du XX^{e} siècle. Une diversification tardive du vocabulaire est visible dans le monde professionnel dans le dernier tiers du siècle, l'autobus devenant, selon les lieux, les formes et les types de service *minibus*, *midibus*, *superbus* ou *mégabus*. Mais ces appellations demeurèrent cantonnées à ce cercle qui avait d'ailleurs bien plus longtemps que le grand public employé celle d'*omnibus automobile*. L'autobus n'est donc globalement désigné que par un unique terme, parfois raccourci en *bus*, qui donne une certaine cohérence aux aspects les plus variés du transport en commun routier de surface.

Ainsi, si l'autobus présente une réelle souplesse, ce n'est pas nécessairement celle que lui ont attribuée les schémas de pensée dominant. Ce décalage est probablement dû à l'influence qu'ont exercée sur la vision du monde des transports le métro et l'automobile, véritables pôles d'attraction des capitaux et des esprits, vis-à-vis desquels l'autobus n'a pu que développer des complexes.

II. Le triple complexe de l'autobus parisien

Mode dont l'étude ne peut se circonscrire à lui-même, l'autobus parisien se définit notamment par rapport aux autres modes présents sur l'espace public. Comme l'écrit Isaac

[40] Sur les questions d'appellation, leur inertie et leur force dans le domaine des transports en commun de surface, voir par exemple Passalacqua (A.), « Heritage celebration and public space design : the cases of Paris bus and tram networks », 5^{e} conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, 11 p.

Joseph, l'autobus est un réseau « *mineur* », au sens où il n'est pas « *majeur*[41]. » En effet, alors qu'il s'agit d'un véritable système, dont les caractéristiques techniques sont réelles et qui constitue un réseau dans la ville, il n'est réellement autonome dans son fonctionnement, son progrès ou les représentations qu'il véhicule qu'à de très courtes périodes. Constamment obligé de se positionner vis-à-vis d'autres modes et en rattrapage, sinon en décalage, par rapport à la ville dans laquelle il évolue, l'autobus ne peut, comme objet, que développer un complexe d'infériorité. Que ce soit dans la bibliographie, ne traitons même pas de l'historiographie, dans les esprits des Parisiens ou dans celui des exploitants eux-mêmes, ce système de transport, à qui est demandé de tenir des horaires précis et d'assurer des services multiples dans des conditions rarement aisées, est simultanément peu entendu comme système de transport mais bien plutôt comme accessoire de loisir permettant au touriste d'admirer le paysage.

Il convient donc d'étudier ici cette figure, quasi psychologique, du complexe que l'autobus a progressivement développé, c'est-à-dire de l'ensemble des représentations, contradictoires, qui conditionnent, en partie inconsciemment, l'histoire du système de l'autobus à Paris[42]. Ce phénomène s'inscrit effectivement dans une dynamique historique, puisque l'autobus ne présentait pas le moindre complexe juste avant la Grande Guerre, lorsqu'il portait la modernisation de la société urbaine et s'apprêtait à servir utilement l'armée française. Mais, depuis lors, il a dû jouer sur sa *distinction*, c'est-à-dire naviguer dans le paysage modal, entre marginalité et conformité afin de se faire remarquer sans se faire écarter par les deux références principales que sont l'automobile individuelle et le métro[43]. C'est donc d'une superposition de trois complexes, vis-à-vis de l'automobile, du métro et de Paris dans son ensemble, que l'autobus semble souffrir.

A. Le complexe d'un mode routier vis-à-vis de l'automobile

Le complexe de l'autobus se construit d'abord vis-à-vis de l'automobile individuelle. Très proches au début du XX^{e} siècle, les deux objets se sont progressivement inscrits dans une relation de domination symbolique, qui se traduit par le fait que l'automobile ne renvoie que très rarement à l'autobus, quand ce dernier s'y réfère toujours plus, notamment au cours de la seconde moitié du XX^{e} siècle. Leur héritage commun est celui du cheval, qui leur conservait une plus forte unité que le moteur à combustion, qui a conduit, par la massification du véhicule individuel, à réduire l'utilité du transport collectif et à en miner l'image[44].

[41] Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, *op. cit.*, p. 11.

[42] Nous ne développons pas ici l'idée selon laquelle à chaque mode de transport peut être appliqué un schéma psychanalytique comportant le ça, le moi et le surmoi. Cette grille d'analyse semble toutefois prometteuse pour comprendre les choix en matière de transport, chaque mode présentant ce qu'il est, ce qu'il croit être et ce qu'il veut être.

[43] Nous faisons ici référence aux travaux du sociologue Pierre Bourdieu, notamment Bourdieu (P.), *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979, 670 p.

[44] Il est notamment possible de suivre le lien entre le monde hippomobile et le monde automobile en suivant le vocabulaire (voir Depecker (L.), « Pour les jargons », *Meta*, vol. 39, n° 4, 1994, pp. 736-740).

Attirant les pionniers de l'automobile, comme Léon Serpollet et Eugène Brillié, l'omnibus automobile avait donné aux transports en commun de surface une aura nouvelle, loin de la connotation de lenteur des omnibus hippomobiles et de mode ouvrier des tramways. Exemple typique de ce changement de point de vue, l'attaque en 1906 du conseiller municipal radical Fribourg contre son collègue conservateur Maurice Quentin-Bauchart, qui se targuait d'avoir défendu la ligne d'omnibus C (Porte Maillot – Hôtel de Ville), concurrencée par le tout nouveau métro : « *on n'a donc plus d'indignation comme autrefois contre les tramways des barbares. On voit bien que l'industrie automobile permet aux millionnaires de gagner de l'argent*[45]. » L'aura est donc en partie liée aux intérêts industriels et aux besoins d'aménagements urbains que partageaient alors autobus et automobile, mais elle ne se cantonne pas aux décideurs, comme en attestent ces quelques mots portés au début des années 1930 par un receveur au dos d'une photographie le montrant avec ses collègues et qu'il adresse à un de ses proches : « *tu vois les bolides que c'est, 50 places, et mieux conditionnées que celles de Limoges-Bourganey* » (voir fig. 142, p. 709). C'est d'ailleurs à un rythme « *trépident* » que le compositeur Francis Poulenc recommande d'exécuter une pièce qu'il consacre à l'autobus en 1921[46].

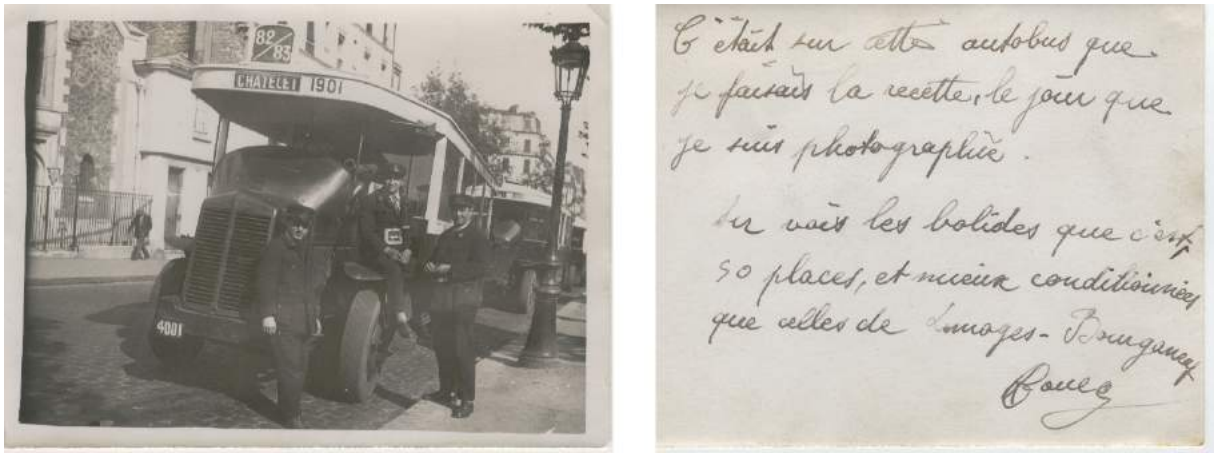


Fig. 142 – *Recto et verso d'une photographie montrant trois receveurs et un machiniste devant un véhicule de la ligne 82/83 (Place d'Italie – Châtelet) au terminus de la place d'Italie (*ca. *1932)*[47]

Mais progressivement, les différences de confort, d'efficacité, et, surtout au cours des Trente Glorieuses, d'image sociale, se creusent. L'autobus ne peut plus que difficilement trouver sa place face à l'« *autre chez soi* » qu'incarne toujours plus l'automobile, qualité que ne pouvaient présenter à ce point les véhicules hippomobiles individuels[48]. Le complexe

[45] *BMO*, séance du 12 avril 1906.

[46] « En autobus », *in Promenades*, 1921 (Le Sage (Éric), *Francis Poulenc, Intégrale de l'œuvre pour piano*, BMG France, 1998).

[47] Collection personnelle. La ligne 82/83 était une navette ralliant le Châtelet à la place d'Italie en remplacement du tramway sur le tronçon commun des lignes 82 (Châtelet – Vitry) et 83 (Châtelet – Choisy-le-Roi). Elle ne fut exploitée que du 18 janvier 1932 au 30 octobre 1933, quand furent finalement démantelés les services de tramways des deux branches *extra muros*. Le matériel présenté est un Renault TN 4 A2, en service jusqu'au 8 janvier 1933 sur cette navette.

[48] Dubois (N.), *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi*, thèse de doctorat de psychologie, sous la

met en jeu un véhicule urbain, l'autobus, face à une automobile polyvalente, urbaine, interurbaine et rurale, qui, y compris en ville, renvoie à l'image d'un mode rapide et puissant[49]. Même lorsqu'il offre une liberté nouvelle, par exemple par rapport au tramway, l'autobus ne peut pleinement en tirer profit en raison des limites de cette liberté, comparée à celle de l'automobile individuelle. Il ne peut dès lors que faire figure de « *symbole honni d'une vie urbaine contraignante à tous égards* », selon l'expression du géographe Gabriel Dupuy[50].

« *La conquête* » de Paris qu'a su mener l'automobile, avec ses aspects les plus négatifs et ses limites, est ainsi un événement-clé de l'histoire des transports parisiens au XX^{e} siècle, qui explique en grande partie le devenir des transports en commun de surface, par le parallèle qui est dressé, même inconsciemment, entre les différents modes[51]. Retenons simplement la fameuse publicité de Citroën apposant son nom en grandes lettres lumineuses sur le symbole de Paris, la tour Eiffel, de 1925 à 1934. La publicité, justement, montre comment l'autobus, la *2^{e} voiture*, a bien du mal à se défaire du complexe qu'il entretient, de façon visible en l'occurrence, avec le monde de l'automobile (voir p. 618). De même, jusque dans les projets qui se veulent les plus modernes, comme ceux des parcs relais des années 1960-1980, la relation que l'autobus laisse entrevoir est toujours celle d'un mode inférieur tentant de copier le mode dominant (voir fig. 126, p. 607). L'épisode des *bus bleus* renforce d'ailleurs cette analyse (voir p. 512). Face à l'automobile, l'autobus ou le train demeure donc, selon l'expression du spécialiste des transports Joseph Jones un « *pis-aller* » (« *second-best* »), partant battu d'avance[52].

Le lien à l'automobile s'appuie dès lors sur la notion de *priorité donnée aux transports en commun*, reconnaissance affichée que l'autobus, entre autres, doit disposer d'auxiliaires pour s'imposer dans le jeu modal. La nécessité de la priorité révèle le complexe ; son manque de concrétisation, par faiblesse de la volonté politique ou par difficulté réelle à supplanter l'efficacité de l'automobile, confirme son étendue et sa gravité[53]. Le paradoxe atteint à ce jour, en région parisienne et non à Paris *intra muros*, est que « *l'automobile y est devenue le mode de transport le plus social, au sens étymologique du mot. [...] Les*

direction d'Annie Moch, Université Paris X Nanterre, 2004, notamment pp. 241-243.

[49] A ce propos, voir Dupuy (G.), *Les territoires de l'automobile*, *op. cit.*, p. 27. L'autobus parisien ne sert-il pas que de simple tremplin à la voiture conduite par James Bond lors d'une poursuite sur les quais de la Seine dans *Dangereusement vôtre* (FI, *Paris taxi folies*) ? Le symbole du passage du héros « *automobilisé* » qu'est James Bond sur un véhicule de transport en commun dénote de la place que réservait alors l'époque à ces à-côtés de la modernité (Flonneau (M.) et Guigueno (V.), « Bond as a mobile subject », 5^{e} conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, p. 6).

[50] Dupuy (G.), *Les territoires de l'automobile*, *op. cit.*, p. 103. Gabriel Dupuy explique par ailleurs les déterminants du choix modal entre l'automobile et les autres modes (*ibid.*, pp. 101-102).

[51] Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, 3 vol.

[52] Jones (J.), *The Politics of Transport in Twentieth-Century France*, Kingston, Montréal, Mc Gill-Queen's University Press, 1984, p. 214.

[53] Comme l'explique le spécialiste des transports Christian Gerondeau, par ailleurs très lié au milieu automobile, le nombre quotidien de déplacements en transport en commun en région parisienne a baissé de 7,5 millions à 6,7 millions entre 1965 et 1997, malgré l'affirmation de la priorité en leur faveur (Gerondeau (C.), *La saga du RER et le maillon manquant*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p. 42).

ouvriers de la grande banlieue ont plus besoin d'elle que les habitants des quartiers aisés de la capitale qui utilisent en revanche beaucoup plus les transports en commun[54]. » Ce constat peut inciter à donner l'avantage au vainqueur, puisqu'il a montré ses capacités à triompher, malgré l'affichage d'une priorité en faveur de son adversaire[55]. Ou, au contraire, il peut conduire à s'interroger sur la réalité de cette priorité, sans laquelle un mode tel que l'autobus ne pourrait s'imposer.

Enfin, le complexe de l'autobus vis-à-vis du monde de l'automobile en général se traduit également par la relation de domination industrielle qui s'instaure progressivement entre le poids lourd et l'autobus. Alors que les premiers services utilitaires automobiles, dès avant 1914, étaient plutôt en léger retard par rapport aux premiers autobus, comme en témoigne l'appui de la STCRP au développement du ramassage des ordures par la SITA, le développement des poids lourds, notamment après 1945, a véritablement relégué l'autobus comme une activité secondaire des constructeurs du secteur (voir p. 227)[56].

Ces relations d'infériorité de l'autobus vis-à-vis de l'automobile individuelle se trouvent reflétées par le vocabulaire. Quand l'automobile se voit affubler de multiples surnoms affectifs – *caisse*, *bagnole*, *tire*, *carrosse*… –, les transports en commun en général, et l'autobus en particulier, ne trouvent d'appellations nouvelles que par aphérèse ou apocope – *bus*, *tram*, *métro*, *trolley*… Leur monde n'est pas pour autant uni. En leur sein, l'autobus a également développé un autre complexe, vis-à-vis du métro.

B. Le complexe d'un transport collectif vis-à-vis du métro

Effectivement, à ce complexe vis-à-vis de l'automobile se superpose une relation tendue avec le métro, elle aussi faite de rivalité, puis de domination et d'imitation contrainte. La relation à ce mode, dont l'inauguration a quasiment provoqué la naissance de l'autobus, explique finalement grandement les formes successives de l'autobus à Paris.

L'identification du métro à Paris

Le métro, jouant sur les grandes artères haussmanniennes, a su se couler dans le paysage parisien d'une façon unique au contraire de l'autobus, qui n'a revu son réseau

[54] *Ibid.*, pp. 42-43.

[55] Cet argumentaire de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Christian Gerondeau est typique de ce point de vue :

> *Depuis de nombreuses années, la politique affichée par dogme est celle de la "priorité aux transports en commun", comme si ceux-ci avaient par essence une "valeur" supérieure à celle des transports dits "individuels", alors même que ceux-ci sont objectivement les transports de masse de notre époque. Serait-il absurde de cesser de parler par principe de "priorité aux transports en commun" et de remplacer cette notion par celle de "priorité aux transports majoritaires" qui peuvent être, selon les cas, des transports en commun, et dans d'autres, l'automobile, surtout lorsque celle-ci assure les neuf dixièmes des déplacements, ce qui est le cas à la périphérie des agglomérations ?*

(*ibid.*, p. 124)

[56] Le marché des autobus à l'échelle européenne est ainsi devenu si faible, par rapport à celui des poids lourds, que les moteurs d'autobus ne sont que des dérivés de moteurs de poids lourds. Ce qui pose des problèmes d'adaptation aux spécificités d'une exploitation particulière, faite de multiples démarrages et arrêts, très différente de celle des camions parcourant des milliers de kilomètres à 90 km/h sur autoroute.

qu'au sortir de la Deuxième Guerre mondiale et a donc longtemps ignoré la logique viaire imposée à Paris par le préfet Georges-Eugène Haussmann, notamment l'importance des gares[57]. Le réseau souterrain semble ainsi être le complément idéal de la ville bourgeoise et industrielle. Pour autant, l'autobus n'est pas sans héritage haussmannien, notamment son organisation monopolistique ; mais, dès lors, il est plutôt ressenti comme un objet imposé par le pouvoir national et, progressivement, comme le produit d'une compagnie privée peu soucieuse du service rendu aux citadins. Ce qui explique l'attachement, par contraste, qui lie la Ville et son métro, véritable construction municipale, qui s'est opérée contre le pouvoir central et, en partie, contre la CGO, le métro ayant pu être figuré en 1903 par le dessinateur Eugène Cadel comme le balai que Paris utiliserait pour se débarrasser des omnibus (voir fig. 143, p. 712)[58]. L'identification du métro à la capitale est facilitée par sa limitation *intra muros*, très timidement dépassée à partir de 1934[59]. Ajoutons que le métro est né l'année du triomphe international de Paris, sur les plans techniques, artistiques et symboliques, grâce à l'Exposition universelle de 1900.

Fig. 143 – Le balai *d'Eugène Cadel (1903)*[60]

Face à cette imbrication entre gloire parisienne et métro, l'autobus se trouve être un mode de transport bien plus banal. Même si Paris dut attendre le milieu des années 1920 pour voir se développer les premiers réseaux d'autobus en province, cette exclusivité pari-

[57] Voir notamment *ibid.*, pp. 19-20.

[58] Les travaux de l'historienne Sheila Hallsted-Baumert incitent toutefois à relativiser cette opposition et à préférer y voir l'aboutissement d'un dialogue long et complexe entre les deux puissances (Hallsted-Baumert (S.), *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Alain Dewerpe et Tony Judt, École des hautes études en sciences sociales, New York University, 1999, *passim*). Le choix de la Compagnie générale de traction, s'est néanmoins largement fait contre le monopole de la CGO et les grandes compagnies de chemin de fer.

[59] Sur ce point, voir notamment Desabres (P.), « The Parisian Subway, 1880-1900 : A Local or a National Interest Line ? On the Concept of Globalization », *Business and Economic History online*, n° 1, 2003, 16 p.

[60] *L'assiette au beurre*, 10 janvier 1903.

sienne semble bien courte par rapport à celle du métro, qui ne fut brisée qu'en 1977 avec l'ouverture de ceux de Marseille, puis de Lyon, et reste, sous bien des aspects, loin d'être ébranlée[61]. Le RER, avec l'inauguration de la station Châtelet-Les Halles cette même année, reprend d'ailleurs une identification entre le territoire de la région et ses transports, l'autobus se trouvant dès lors sans territoire net avec lequel entretenir une relation privilégiée[62]. Ainsi, le métro capte à lui tout événement d'importance dans les transports parisiens, même les conflits sociaux[63]. Au-delà du simple cadre national, le métro parisien s'imposa vite comme l'un des tous premiers au monde, en termes de fréquentation, de densité ou de longueur, figurant aux côtés de ceux de Londres, New York et Moscou[64]. Il semble ainsi se placer symboliquement hors de toute rivalité à l'échelle parisienne ou française.

Il est la source d'une fierté parisienne, et par-delà, incarne un certain savoir-faire qui se veut empreint de rationalité[65]. Ainsi, pour son cinquantenaire, André Siegfried, de l'Académie française, peut-il en livrer la description suivante[66] :

> *Je crois bien pouvoir dire que notre Métro est un des plus complets, des mieux conçus & des mieux administrés. Il est devenu un des aspects nécessaires à la vie de Paris, qui ne saurait plus s'en passer ; j'ai même l'impression, introduisant ici un facteur semi-sentimental, que le Parisien aime son métro.*
> *Comme toutes les belles œuvres françaises, ce système est le résultat d'une conception d'ensemble, adaptée sans doute par l'expérience, mais rationnelle &, oserai-je le dire, cartésienne [...].*
> *La France est incomparable dans les œuvres de l'artisanat, de l'art, de la qualité, mais elle est capable également des plus belles réalisations dans le domaine de la technique, selon l'esprit & les méthodes de la rationalisation moderne. Le Métro en est la preuve.*

Enfin, le métro est un véritable art de vivre, réservé aux habitants des grandes agglomérations. Le terme *métropolitain* qui désigne la ville, ses habitants et son métro reflète cette interpénétration entre un objet technique, une ville et des pratiques[67]. Le métro est le véritable creuset de la vie parisienne, idée reprise par la formule *métro, boulot, dodo* qui s'impose dans le dernier tiers du XX^{e} siècle pour décrire la vie, subie, des ci-

[61] Comme l'écrivait Marcel Fauconnier, directeur des travaux neufs de la RATP au cours des années 1950, « *le métropolitain est le propre des grandes capitales* » (livret sur le cinquantenaire du métro, *ca.* 1950, p. 122 (ARATP, 1R 89)). De nombreuses représentations renvoient d'ailleurs à une vitesse générale de la ville présumée plus faible en province qu'à Paris (voir El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 128).

[62] Cette inauguration a donné lieu à une exposition sur les transports qui s'est tenue dans la station. L'autobus y était représenté par un ancien TN, jouant plus sur la nostalgie que la modernité, incarnée par le RER et ses interconnexions à venir. Pour des photos de cette exposition, voir le carton CAGC, Mœurs 67.

[63] Voir par exemple, Ntagteverenis (P.), « Métro parisien, totem de "La Commune de Paris sous la neige" de l'hiver 1995 », *Sociétés*, n° 73, 2001, pp. 79-85.

[64] Sur les métros dans le monde, voir notamment Ovenden (M.), *Metro maps of the world*, Londres, Capital Transport, 2003, réédition, 2005, 144 p.

[65] Voir, par exemple, la description du lien de fierté qui unit Paris à son métro que dresse Albert Guérard, Parisien exilé aux États-Unis, pourtant défenseur de l'autobus autant que du métro (Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 224).

[66] Livret sur le cinquantenaire du métro, *ca.* 1950, p. 48 (ARATP, 1R 89).

[67] Comme l'explique le sociologue Paschalis Ntagteverenis, « *le Métropolitain parisien, outre le fait qu'il est le haut lieu de l'expression du vitalisme tribal de Paris, constitue aussi le lieu de la promiscuité urbaine par excellence* (Ntagteverenis (P.), « Métro parisien, totem de "La Commune de Paris sous la neige" de l'hiver 1995 », *art. cit.*, p. 79).

tadins. Pour ses nombreux défenseurs et amoureux, tout au long du siècle, il cristallise l'union de toutes les vertus – universalité, modernité, facilité… – autant qu'il exerce une forte fascination[68]. L'éloge du métro est d'ailleurs un exercice récurrent de la production intellectuelle parisienne[69].

Une expression résume finalement l'attachement de Paris à son métro, celle employée par André Siegfried comme titre de son texte et reprise, plus tard, par l'historien du métro, Jean Robert, comme titre de son ouvrage-clé sur le sujet : *notre Métro*, la majuscule rappelant les *M jaunes* devenus la marque du réseau dans la ville[70]. Un réseau qui peut donc asseoir sa crédibilité sur un large capital technique et affectif.

Crédibilité du métro, souplesse de l'autobus

Plusieurs vecteurs assurent au métro une traduction concrète de cette force symbolique intrinsèque dont il dispose[71]. Dès ses débuts, il s'est voulu simple de conception et d'usage, à l'opposé d'un réseau de surface complexe dans ses tracés, pratiques et tarifs. Proposant un plan facilement accessible à tous, il retrouve une aisance que les omnibus avaient perdue depuis le milieu du XIX^{e} siècle, leurs lignes, peu à peu enchevêtrées avec celles des tramways, se distinguant très difficilement sur des plans devant souvent faire le choix entre représenter le réseau et représenter la ville (voir pp. 1136 et 1158).

La force du métro repose également sur le terme *métro* lui-même, qui jouit d'une efficace polysémie. Il désigne aussi bien le véhicule que le réseau et plus largement le système dans son ensemble, ce qui n'est pas le cas du terme *autobus*, dont la pauvreté sémantique est bien plus forte que celle d'*omnibus*[72]. Est-ce une réelle supériorité ? Soulignons que ce caractère métonymique du terme permet d'en faciliter l'usage, au risque, il est vrai, d'en brouiller les acceptions. Le métro peut aussi s'appuyer sur une entreprise exploitante, la CMP et le Nord-Sud, puis la RATP, qui l'a toujours vigoureusement défendu, même aux heures les plus difficiles, comme au cœur des années 1950. Au contraire, l'omnibus et l'autobus ont connu un manque de soutien de leur propre exploitant, que ce soit de la part des financiers de la CGO à la fin du XIX^{e} siècle ou des ingénieurs ferroviaires de la

[68] A ce propos, voir notamment FI, *Transfer*.

[69] Citons en, ici, l'un des meilleurs moments, de nouveau sous la plume d'André Siegfried :

> *Le Métro est devenu pour les Parisiens, un aspect inséparable de leur vie quotidienne. L'autobus a ses fidèles. Je suis, en ce qui me concerne, un client convaincu du Métro. J'y ressens quelque chose comme la respiration même de la grande ville, ou, si l'on préfère une autre comparaison, tirée elle aussi de la nature, je me plais à y observer l'équivalent d'un jeu régulier de marées, montantes & descendantes, avec des périodes brèves de plénitude & de plus longues périodes de détente ou même de quasi-repos. C'est qu'il s'agit, avec son rythme complexe, de la vie même de la capitale, de sa vie de travail, de sain labeur professionnel, réglée à la façon d'une horloge […]*
> *C'est ainsi que le Métro nous permet – & nous l'en remercions – d'être pleinement de notre temps.*

(livret sur le cinquantenaire du métro, *ca.* 1950, pp. 50-52 (ARATP, 1R 89))

[70] Robert (J.), *Notre métro*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1983, 512 p.

[71] Sur la dimension mythique du métro parisien, voir Guerrand (R.-H.), *Mémoires du métro*, *op. cit.*, pp. 165-225. L'historien Roger-Henri Guerrand constate notamment que l'autobus a finalement plus inspiré les poètes que le métro, art dont l'aura a également décliné au cours du XX^{e} siècle, sinon en qualité, du moins en quantité et en présence sur l'espace public.

[72] L'appellation *RER* a également hérité de cette caractéristique.

CMP puis de la RATP. Rappelons le discours qui s'est développé en interne à la RATP sur le rôle secondaire de l'autobus[73]. Symptomatique de ce discours latent, entretenu par la RATP, qui veut que seul le métro soit un mode sérieux et efficace, cette anecdote de 1958. La réponse qu'envoient les services de la RATP à la lettre d'une voyageuse, qui désirait remercier un receveur de la ligne 118 (Vincennes (Château) – Rosny-sous-bois) pour son comportement exemplaire, est envoyée dans une enveloppe portant la flamme : « *A Paris, si vous êtes pressé prenez le métro*[74]. » Le non-dit ressort ici involontairement, avec une ironie cruelle.

Le fond de ce problème est le manque de technicité de l'autobus ou, du moins, le caractère technique beaucoup plus prononcé du métro. La technicité est une idée consubstantielle au projet de métro lui-même[75]. L'obéissance passive et immédiate à la signalisation, qui en découle, se retrouve au ferré, sur le métro comme à la SNCF. Elle n'a pas véritablement d'équivalent au routier, où l'agent se trouve toujours contraint de négocier sa progression, parfois en dérogeant à certaines règles, souvent en en comblant les lacunes[76]. Alors que cette responsabilité supérieure des agents du routier devrait leur assurer un prestige supplémentaire, il n'en est rien, les conducteurs du métro étant plus valorisés au sein de la RATP et mieux payés[77]. Se retrouve ici l'idée que, dans le domaine des transports, une plus grande souplesse, en l'occurrence dans la dialectique existant entre règlement et pratique, se traduit en réalité par une plus grande faiblesse.

Paradoxalement, même le manque d'humanité, souvent reproché au métro, peut se muer en avantage, lorsqu'il s'agit de montrer que le réseau sait changer et accorder une place nouvelle aux agents et voyageurs, entrant ainsi dans une dynamique positive, face à un réseau d'autobus, qui, parce qu'il est réputé bien plus humain, n'a pas besoin d'évoluer sur ce point mais semble donc immobile et conservateur[78]. Au contraire, lorsque l'autobus se montre plus ouvert sur la ville, par exemple par le caractère saisonnier marqué de sa fréquentation et de son offre, le métro en tire profit en faisant ressortir, par contraste, son extrême régularité et l'aspect aseptisé de ses rames et couloirs, indifférents aux saisons

[73] En témoigne la conclusion d'un document visant à célébrer les 25 ans de progrès accomplis par la RATP de 1949 à 1974 :

> *A votre service la RATP*
> *Pour assurer ce service public vital, la RATP dispose :*
> – *d'un réseau de métro, déjà ancien, qu'elle s'applique à rénover et à développer pour satisfaire la juste exigence de confort de sa clientèle ;*
> – *d'un métro régional qui constitue déjà l'un des réseaux les plus modernes du monde et qui est appelé à un grand développement ;*
> – *d'un réseau d'autobus, entièrement rajeuni, et qui assure, en surface, un service complémentaire de celui du métro.*

(*Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, Paris, RATP, 1974, p. 31)

[74] Lettre de direction de la RATP à Charmelot du 22 octobre 1958 (CAGC, Mœurs 67).

[75] A ce propos, voir Desabres (P.), « Decision Network : Who Decided What in the Building of the Paris Métropolitain, 1898-1920 », *Business and Economic History online*, n° 2, 2004, 8 p.

[76] Sur l'obéissance, voir Révah (J.-F.), *Le discours de la solitude volontaire. Lien social et conflictualité dans les métiers de conduite du transport collectif*, Paris, Trans/formation, octobre 1998, notamment p. 84.

[77] Rentrent alors en ligne de compte, la meilleure qualification des conducteurs, le plus grand nombre de voyageurs dont ils sont responsables et leur capacité à résoudre des incidents, *a priori*, plus complexes.

[78] Voir la promotion faite par la RATP lorsqu'il s'est agit d'« *humaniser* » les transports en commun en 1982 (FI, *Métro-bus-Paris*).

comme aux heures[79].

De *l'omnibus des boulevards* au *métro de surface*

Ce complexe de l'autobus vis-à-vis du métro est le moteur de l'un des phénomènes les plus marquants du XX^e siècle, quant à l'histoire de l'autobus à Paris, celui du passage d'un mode imbriqué dans la vie urbaine, symbolisé par l'expression *omnibus des boulevards*, à un mode toujours moins adhérent à la ville, le *métro de surface*, expression née dans les années 1970[80]. Ce processus de temps long est lié à la motorisation, à la pression automobile et à la promiscuité croissante avec le métro, tout autant qu'à l'évolution des mentalités, la société urbaine du XX^e siècle étant plus avide de vitesse que ne le fut celle du XIX^e et, surtout, suscitant de nouvelles concurrences au mode jusqu'alors sans complexe qu'était l'omnibus[81].

Ainsi, l'omnibus, puis l'autobus, dont l'une des principales caractéristiques est la souplesse, s'en trouve-t-il peu à peu dépouillé par un processus de rigidification du réseau. Processus qui s'appuie, paradoxalement, sur la souplesse elle-même, pour transformer l'autobus en métro de surface. Illustration que la souplesse d'un mode de transport est généralement employée contre lui-même. S'il n'est pas totalement sans influence sur le métro, l'autobus connaît ainsi une hybridation quasi-uniquement unilatérale[82].

Le processus progresse par la création d'infrastructures successives, dont les principales sont les points d'arrêt puis les couloirs réservés. Dès lors, l'espacement des points d'arrêt et le rabattement des lignes sur les couloirs contribuent à décalquer sur le réseau de surface la grammaire des stations et tunnels du réseau souterrain. La conformation à la logique ferrée s'opère sur la chaussée, mais également dans les esprits des concepteurs, des exploitants et, finalement, d'une partie des citadins. Le processus conduit peu à peu à attendre de la part de l'autobus les mêmes performances que celles du métro, puisque des outils similaires lui sont donnés. Ressort ainsi la question de la coordination entre réseaux

[79] Le caractère saisonnier de l'exploitation est très marqué depuis les premiers omnibus de Stanislas Baudry (Papayanis N., *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, p. 76). De même, l'activité dépend du climat global de l'année, et ce, au moins dès la CGO, notamment du fait de l'impériale (*ibid.*, p. 110).

[80] L'expression est courante dans les documents de planification et de vulgarisation des années 2000 qu'ils soient issus de la RATP, de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris ou d'autres acteurs. La première occurrence que nous ayons trouvée date de 1979, sous la plume des conseillers socialistes Georges Sarre et Louis Moulinet (question des conseillers Georges Sarre et Louis Moulinet du 7 septembre 1979 (ARATP, 1R 185)). L'idée, sinon la formule exacte, se retrouve dans la presse traitant des premiers couloirs (voir par exemple « M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air », *France soir*, 3 août 1972).

[81] Ce complexe d'infériorité n'est pas spécifiquement parisien. Ainsi, la publicité télévisuelle réalisée par l'agence BCP pour le compte de la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), exploitant les réseaux de transport urbain de Montréal, en 1976, s'intitulait-elle « *Il fait beau dans l'métro* » et, tout en célébrant le métro de Montréal, ajoutait, par moments, des incises sur l'autobus « *c'est son p'tit frère* » ; « *vive le métro* » chante la foule, « *et l'autobus !* » ajoute un machiniste (`http://www.bcp.ca`). Autant d'éléments traduisant une relation d'infériorité du réseau routier, y compris dans ce que la direction veut montrer de l'entreprise.

[82] L'hybridation des modes est un phénomène récurrent des transports parisiens, avec un succès, pour le moins contestable. Ainsi, lorsque la STCRP a obtenu l'exploitation des bateaux, elle a tenté d'en caler le fonctionnement sur celui des tramways, sans tenir véritablement compte de leurs spécificités. Le service a vite périclité (voir p. 217).

routier et ferré, dont nous soulignons qu'elle est systématiquement abordée lorsqu'il s'agit du réseau d'autobus, jamais à propos du métro[83]. Le terme *coordination* ne désigne-t-il pas, finalement, cette forme de transformation de l'autobus dans une logique ferroviaire ? Son aboutissement, du moins tel qu'il a été vécu par les contemporains, n'est-il pas le fait de la fusion décrétée sous Vichy et qui se fit largement au profit du métro ?

Le métro a connu un tel succès, jamais démenti, même lorsqu'il vieillissait, au creux des années 1950, qu'il dicte une pensée unique sur les transports publics de la région[84]. En banlieue, c'est au nom de l'absence de métro que l'autobus a dû prendre ses formes ; *intra muros*, en revanche, c'est au nom de l'efficacité qu'il démontre que beaucoup plaident régulièrement pour caler le réseau d'autobus sur celui du métro[85].

Un détour par Londres renforce encore ce sentiment d'une domination spécifique du métro dans le contexte parisien. En effet, le territoire de chaque ville est un élément important de notre analyse, puisque la place que l'autobus a su se construire à Paris comme à Londres a dû jouer avec une forme urbaine, une liaison entre périphérie et centre et une offre modale particulières.

Londres, un jeu plus égal entre surface et souterrain

Si Paris a connu une extension verticale au XIX^{e} siècle, le tissu haussmannien étant un des plus denses au monde, Londres a très tôt développé une forme d'étalement horizontal, notamment appuyée sur le chemin de fer. La plus faible mais plus homogène densité de la capitale britannique explique ainsi la longue interstation du *tube*, le succès possible de modes plus légers, comme l'autobus, et l'atténuation des différences entre le centre et la périphérie. De même, le rythme de la vie londonienne, marquée par l'activité des quartiers d'affaires et le calme des zones résidentielles, n'est pas celui de la vie parisienne, où se superposent différentes sources d'animation, aux différentes heures du jour et de la nuit[86]. En revanche, au-delà des représentations, le climat, qui peut influencer le partage modal, est largement similaire dans les deux capitales[87].

[83] Voir par exemple *Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, *op. cit.*, p. 14 ; le chapitre consacré à l'autobus s'ouvre par ce rappel : « *1949 : début de la coordination métro-autobus* » (*idem*).

[84] Au cours des années 1980, l'opération *Autrement Bus* est très révélatrice de cette velléité de faire de l'autobus un métro de surface (voir p. 819). Pour sauver un réseau qui semblait en perte de vitesse, celui des autobus en banlieue, la solution qui s'est imposée au monde des transports parisiens fut de tenter d'appliquer les méthodes du métro à l'autobus, fût-il de banlieue.

[85] Le succès récent des autobus de nuit rénovés, le programme Noctilien, face aux difficultés du projet Mobilien, incite d'ailleurs à poser l'hypothèse que l'absence du réseau ferré est une condition-clé du succès du réseau routier, du moins dans la forme qu'il a prise actuellement.

[86] Cette observation est notée dès 1897 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Paul Haag (Haag (P.), *Les transports en commun et les métropolitains dans les grandes villes étrangères et à Paris, Conférence faite à la Société française des Ingénieurs coloniaux*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et C^{ie}, 1897, p. 25.).

[87] Seul élément typiquement londonien, le *fog* impose à l'exploitant de prendre des mesures spéciales : agents placés avec une lanterne aux principaux points connus pour leur mauvaise visibilité, possibilité reconnue par la direction que le receveur descende pour guider l'autobus (voir, par exemple, *Traffic circular*, circulaire n° 368 du 17 octobre 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5), *Traffic circular*, circulaire n° 881 du 14 octobre 1936 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/7) et *Traffic circular*, circulaire n° 1 487 du 9 novembre 1938 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/9)).

A Londres, les relations entre transports de surface et métro sont plus anciennes qu'à Paris, les projets de métro débouchant sur une première réalisation dès 1863. En effet, face au développement des embouteillages, l'omnibus semblait bien insuffisant dès les années 1850, tandis qu'à Paris les atermoiements de la puissance publique et des projets privés poussèrent le système hippomobile au-delà de ses limites[88]. Dès les années 1860, un effet de renforcement des modes plus que de concurrence est observable, à l'exception du cas des bateaux qui sont rapidement ruinés et finissent par disparaître : les compagnies de surface baissent leurs tarifs sur les lignes doublées par le métro, mais parviennent ainsi à accroître leur rentabilité[89]. L'électrification du réseau souterrain, à l'aube du XX^{e} siècle, marqua le véritable apogée de la concurrence entre métro et omnibus, le nouveau *tube* captant les crédits, et mit un point d'arrêt au développement de l'activité des principales compagnies de surface, LGOC et LRCC[90]. Comme l'expliquent les historiens Theo Barker et Michael Robbins, il a été décisif que le métro électrique devance de quelques années les omnibus automobiles, qui auraient dès lors attiré à eux les investissements, ce qui n'aurait probablement pas permis au métro de s'étendre, changeant ainsi radicalement le paysage modal londonien[91]. Cette simple idée semble difficilement concevable dans le contexte parisien de la seconde moitié du XX^{e} siècle et dénote, à elle seule, la place relative qu'occupe l'autobus dans les deux capitales. A Londres, ce mode fait figure de solution sérieuse aux problèmes de mobilité urbaine, tandis qu'à Paris, s'il a pu se parer de cette vertu des années 1910 aux années 1930, il l'a rapidement perdue[92].

Mais, à long terme, ce qui semble le plus décisif dans les relations entre surface et souterrain tient à l'interstation retenue pour le maillage du métro. A Paris, elle est de moins de 500 m, quand à Londres, elle varie, au gré des ouvertures de lignes, mais se situe entre 800 m et 1 km, soit environ le double. La surface desservie par une station est donc environ quatre fois plus grande à Londres qu'à Paris[93]. Le lien entre le métro parisien et l'haussmannisation, qui permet de faire facilement émerger les stations en de multiples places ou carrefours, n'a pas d'équivalent à Londres, où le tissu se prête moins aisément à l'insertion d'un réseau souterrain[94]. Ainsi, si à Paris le métro peut offrir un

[88] Voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 1, pp. 64-67.

[89] *Ibid.*, vol. 1, p. 166.

[90] *Ibid.*, vol. 2, p. 123.

[91] Theo Barker et Michael Robbins pensent qu'il s'agit d'« *un facteur majeur – peut-être du facteur majeur – déterminant la carte des transports londoniens au XX^{e} siècle* » (traduction personnelle de la version anglaise : « *a major – perhaps the major – determinant of London's twentieth century transport map* ») (*ibid.*, vol. 2, pp. 118-119).

[92] Dès avant 1910, la concurrence du réseau de surface a d'ailleurs incité les compagnies de métro à se rapprocher, en construisant notamment une tarification et une communication unifiées (*ibid.*, vol. 2, p. 144).

[93] Les réseaux ne sont pas figés mais les différences qualitatives sont identiques tout au long du siècle. Précisons ainsi qu'au début des années 1990, le réseau souterrain est plus étendu à Londres, mais plus dense à Paris ; le métro parisien est long de 196,9 km contre 124,7 km pour le *tube* ; le nombre des stations varie du simple au double (292 stations à Paris, 153 à Londres) (Zecchini (L.), « Selon une étude franco-britannique les transports publics sont plus modernes à Paris qu'à Londres », *Le Monde*, 13 juin 1992).

[94] Voir notamment la comparaison des conceptions des métros londonien et parisien menée par l'un des concepteurs du RER, Christian Gerondeau (Gerondeau (C.), *La saga du RER et le maillon manquant*, *op. cit.*, pp. 11-23).

service de proximité, aux dépens de l'autobus, cet effet est nettement moins vérifiable à Londres. De la sorte, l'autobus a dû s'adapter, si bien qu'au cours de l'entre-deux-guerres l'interstation sur ce réseau était de 300 à 400 m à Londres contre 150 à 200 m à Paris[95]. La vitesse des autobus des deux côtés de la Manche ne peut donc être identique, les arrêts plus fréquents à Paris faisant chuter la moyenne. Ainsi, le phénomène de décalque de la logique ferroviaire sur le réseau d'autobus parisien n'a pas d'équivalent londonien, puisque ce réseau présente dès ses débuts un visage beaucoup plus proche de ce que les décideurs et techniciens parisiens estiment être les qualités d'un réseau de surface efficace : interstation relativement longue et véhicules de forte capacité, grâce à l'impériale. Le parcours moyen des Londoniens est donc plus long que celui des Parisiens, si bien qu'il est plus aisé de prendre le temps de monter à l'impériale sur les bords de la Tamise que sur les bords de la Seine. La célèbre figure du *double decker* trouve ainsi certaines de ses racines dans ce lien entre autobus et métro.

Le partage modal londonien se distingue donc du parisien, puisque l'autobus, à l'échelle du siècle, y occupe la première place[96]. Ainsi, le paradoxe est que l'autobus s'est le mieux acclimaté là où le métro est arrivé en premier. Ce qui appuie l'idée que le métro est venu renforcer le réseau de surface plus qu'il ne l'a concurrencé, que ce soit par le développement des correspondances ou, plus généralement, par le développement d'une culture du transport en commun urbain.

Notre analyse illustre le poids de la forme urbaine dans son ensemble dans la détermination des visages que présente chaque mode dans ces deux contextes différents. Ainsi, si Londres a su réserver une place de choix à ses autobus, Paris, au contraire, a plutôt constitué un élément de complexe supplémentaire.

C. Le complexe d'un objet ancien vis-à-vis de Paris et de la modernité

En effet, l'autobus a développé un double complexe vis-à-vis de l'automobile individuelle et du métro. Mais, l'hypothèse que ce complexe est en réalité plus large et doit s'entendre vis-à-vis de la ville tout entière mérite d'être ici examinée[97]. Elle va pourtant à l'encontre d'un discours positiviste, illustré par exemple par la « *complicité du bus avec*

[95] Rappelons qu'avant la motorisation, les deux réseaux fonctionnaient sur un système d'arrêt à la demande. A Londres, ce n'est qu'à partir de 1935 que fut introduit et généralisé le système des points d'arrêt fixes, ce qui provoqua l'opposition de voyageurs et riverains (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, pp. 298-299).

[96] Il a, par exemple, transporté 2 215 millions de voyageurs dans la zone centrale de Londres en 1962, contre 668 millions pour le métro. Ces chiffres sont ceux relevés par la commission Lapébie (voir le carton ARATP, 1R 284). A la même époque, les autobus, qui ne représentent qu'un véhicule routier se rendant au centre de Londres sur 20 à la pointe du matin, transportent près des deux tiers des migrants quotidiens par la route. Le partage modal du Grand Londres en 2006 était le suivant : 11 000 000 de déplacements en voiture ou deux-roues motorisé, 7 000 000 à pied, 6 300 000 en autobus, 1 400 000 en train de banlieue, 1 000 000 en métro, 333 000 en vélo et 150 000 en train léger (DLR) (Gardner (K.), McKenna (D.), Melhuish (T.) et Rice (T.), *The benefits of bus priority within the central London congestion charging zone*, Londres, TFL, 2006, p. 6).

[97] Soulignons que le trolleybus entretient un complexe bien plus fort avec les autres modes et la ville elle-même que l'autobus (voir p. 381).

Paris », qu'évoque le PDG de la RATP des années 1990, Jean-Paul Bailly[98]. Sans vouloir nier totalement cette idée, il convient de remarquer qu'elle comporte une forte part d'auto-suggestion que peu d'éléments historiques peuvent réellement étayer. Les deux arguments sur lesquels s'appuie Jean-Paul Bailly sont la desserte fine des espaces de la ville et l'agrément de la vie urbaine que procure l'autobus. Autant de caractéristiques très importantes et directement issues du monde de l'omnibus, que les forces de normalisation n'ont eu de cesse de saper tout au long du XX^e^ siècle. Autre raison de remettre en cause cette vision idyllique des relations entre un mode et une ville, le constat que l'autobus parisien ne s'accorde que difficilement avec les trois éléments retenus en 1971 comme spécifiques à la vie des grandes villes par l'urbaniste Pierre Merlin : « *la multiplicité des choix possibles, la mobilité et l'anonymat*[99]. » En autobus, les choix sont souvent complexes et rarement très lisibles, même si l'irrigation du territoire est très fine ; la mobilité y est contrariée par la circulation et les incidents d'exploitation ; l'anonymat y est bien plus faible que celui que procurent métro et automobile individuelle.

Ce complexe plus global comporte également une part de relations difficiles entre l'autobus et une modernité qui a façonné l'espace public à Paris, en imposant notamment comme principaux critères d'efficacité la vitesse et la capacité, si bien que l'autobus, malgré ses qualités intrinsèques, a dû naviguer dans un environnement modelé à son désavantage. L'omnibus du XIX^e^ siècle n'a pas développé ce complexe, bien au contraire, puisqu'il a partiellement incarné cette modernité dont Paris se voulait la capitale, notamment devant Londres[100]. Si cette modernité a probablement délaissé Paris pour New York au XX^e^ siècle, elle a alors quitté l'omnibus pour différents modes motorisés, métro et automobile individuelle sur le territoire parisien. L'autobus s'est donc trouvé marginalisé et mis en avant pour ses seules qualités d'agrément. Mais le simple fait d'être un mode d'agrément n'a pas suffi à sauver les bateaux sur la Seine au cours de l'entre-deux-guerres et l'autobus aurait donc pu être définitivement éjecté de l'espace parisien. En réalité, il y est demeuré très présent, mais presque en filigrane.

Un mode absent ?

Ainsi l'autobus à Paris fait-il figure de mode absent, dans le paysage, le choix modal, ou l'évocation spontanée des images de la ville[101]. L'identification de Paris au métro fait oublier tout autre réseau dans cette ville[102]. Cette absence de l'autobus peut être rapprochée du constat dressé par l'historien Jean El Gammal, selon lequel les figures des

[98] Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 7.

[99] Merlin (P.), *Vivre à Paris 1980*, Paris, Hachette, 1971, pp. 19.

[100] Voir Harvey (D.), *Paris, Capital of Modernity*, New York, Routledge, 2003, *passim*.

[101] L'autobus n'est-il pas, par exemple, presque totalement absent de la fresque consacrée aux rapports entre mobilité et paysage par Marc Desportes (Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, *passim*) ?

[102] Si à la lettre *M*, l'abécédaire *Les mots de Paris* renvoie au métropolitain, à la lettre *A*, il n'y a pas de trace de l'autobus (de Ganay (V.) et Godeau (J.), *Les mots de Paris*, Paris, Paris Musées, Actes Sud, 1996, pp. 64-65).

trajets littéraires dans Paris sont souvent masculines, tandis que la figure féminine n'est jamais présentée ; figure féminine qui représente la majorité des voyageurs de l'autobus, au moins depuis les années 1970 et probablement avant[103].

L'omnibus du XIX^e siècle ne partageait pas ce mépris ; au contraire, il était dans la vie et la production parisiennes, en l'absence de concurrent sérieux. Mais il avait su alors s'identifier au boulevard, au sens d'un mode de vie urbain, alors que l'autobus est totalement absent de l'axe qui a prétendu être l'icône du XX^e siècle, le boulevard périphérique[104]. La présence de l'autobus atteint d'ailleurs son étiage dans les discussions et documents de planification du milieu de ce siècle. Un texte soucieux du développement de la mobilité sous toutes ses formes, individuelles comme collectives, tel que le programme duodécennal du District de 1963, peut ainsi retracer l'histoire des transports et de l'aménagement régional en passant totalement sous silence le développement des réseaux d'autobus et même de tramways[105] :

> *Depuis le milieu du XIX^e siècle, deux programmes seulement ont été conçus et menés à bien :*
> *a) Le premier fut le programme d'ensemble, réalisé sous l'impulsion du baron Haussmann [...] ; l'importance de ses parties utilitaires, constituées par un réseau d'assainissement, ne doit pas conduire à oublier les éléments d'urbanisme qu'il comportait : monuments [...], espaces verts périphériques [...].*
> *b) Il y a un peu plus d'un demi-siècle, un programme limité à un réseau souterrain de transports en commun pour la ville de Paris a été mené à bien avec rapidité, sur l'initiative de l'ingénieur Bienvenüe.*

Mais à la fin du siècle, si l'autobus connaît un timide retour, il semble toujours occuper une place secondaire dans les esprits des citadins, qui, par exemple, à l'évocation du terme *RATP* en 1997, évoquent le métro ou le RER, mais jamais, spontanément, l'autobus[106]. Sous cet angle, il a donc subi un processus de marginalisation, qui s'est appuyé sur des facteurs favorables comme la faiblesse de ses infrastructures[107]. Une telle relégation se lit également dans le processus de patrimonialisation du monde des transports.

Entre patrimoine et projet, les faiblesses de l'autobus dans son rapport au temps

L'empreinte d'un mode sur une ville peut s'évaluer quantitativement, mais également qualitativement, en s'intéressant, par exemple, à la place qu'elle lui réserve dans son patrimoine. Il ne s'agit pas ici d'identifier ce que les institutions ont reconnu comme

[103] El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, *op. cit.*, *passim*.

[104] Sur la vie du boulevard périphérique, voir, par exemple, FI, *Paris sphérique*.

[105] *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris*, Paris, Délégation générale au district de la région de Paris, Imprimerie municipale, 1963, pp. 41-42.

[106] FI, *"Paroles de voyageurs"*.

[107] Quand l'autobus n'est pas absent, il pâtit d'une connotation négative, comme en attestent les titres de différents ouvrages dans un contexte dépassant le cadre parisien : Revell (L.), *The bus station murders*, New York, MacMillan, 1947, 183 p., Charlier (J.-M.) et MiTacq, *L'autobus hanté*, Paris, Dupuis, 1967 ou Sjöwall (M.) et Wahlöö (P.), *Le massacre de l'autobus*, Paris, Planète, 1970, 277 p. (voir fig. 235, p. 1171).

patrimonial comme une référence pour l'historien, mais de constater que les processus sociaux de patrimonialisation accentuent une certaine relégation de l'autobus. Les édicules réalisés par l'architecte Hector Guimard font en effet figure de véritable reconnaissance du rôle que tient le métro à Paris[108]. Nettement moins reconnue, l'automobile peut toutefois se targuer d'un monument, celui élevé à la mémoire du pionnier Émile Levassor à la porte Maillot, et de plusieurs noms donnés à des voies rappelant une forte présence industrielle – quai André Citroën, quai Panhard et Levassor... L'autobus fait ici encore figure de parent pauvre, si l'on suit la représentation officielle du patrimoine comme une construction sociale. *Intra muros*, aucune reconnaissance ne lui est accordée de ce point de vue. En banlieue, quelques dépôts sont toutefois officiellement mentionnés pour leur intérêt de patrimoine industriel[109]. Seul une aubette, sise au cœur de la cité-jardin de Suresnes, a fait l'objet d'un classement au titre des monuments historiques comme élément d'un ensemble plus global[110]. La reconnaissance du statut patrimonial du réseau d'autobus est donc bien faible à Paris. Il lui manque un Hector Guimard à redécouvrir, alors que le réseau londonien a ses Franck Pick, Charles Holden et Edward Johnston[111].

Plus généralement, ces considérations sur le patrimoine du réseau routier à Paris conduisent à s'interroger sur le fait que l'autobus y serait un mode sans histoire. André Siegfried, l'auteur d'une « *géographie morale du métro* », qu'il n'aurait probablement jamais penser écrire sur l'autobus, n'affirmait-il pas en 1957 qu'« *au fiacre – le "sapin" de [son] enfance – a succédé l'auto, et à l'omnibus le métro* », niant ainsi toute existence et toute ascendance à l'autobus ?[112] Il semble effectivement que l'autobus, qui n'est pas un objet ahistorique, comme nous espérons le montrer, n'ait pas trouvé sa place dans la fresque parisienne, qui s'appuie pourtant sur quelques éléments patrimoniaux communs, dont la mobilité n'est généralement pas absente : métro, ligne de Sceaux, Petite Ceinture... S'il n'est pas sans histoire, l'autobus est essentiellement sans espace. Contrairement au métro, il n'apporte pas avec lui ses espaces, ses matériaux et ses valeurs sociales et culturelles[113]. Il se coule dans la ville plus qu'il ne lui impose ses vues[114].

[108] L'ensemble des édicules Guimard, au nombre de 86, furent inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par la volonté de Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie et candidat centriste malheureux à la mairie de Paris, le 29 mai 1978. Un premier classement partiel avait eu lieu le 27 juillet 1965 sur les stations *Porte Dauphine*, *Hôtel de Ville*, *Tuileries*, *Ternes*, *Pigalle*, *Cité* et *Château d'eau*.

[109] Les dépôts des Lilas, de Charlebourg et d'Asnières sont actuellement reconnus comme présentant un intérêt patrimonial par la base de données *Mérimée* (`http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine`). Ce sont les seuls éléments en lien avec le réseau d'autobus parisien ou de banlieue recensés. Plusieurs lignes parisiennes y ont été affectées et le sont toujours.

[110] Il s'agit de l'abri n° 864 place de Stalingrad à Suresnes (Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, p. 121).

[111] Sur la redécouverte de l'architecte Hector Guimard et de son travail pour le métro parisien, voir Frontisi (C.), « Hector Guimard entre deux siècles », *Vingtième siècle*, n° 17, 1988, pp. 51-62. Franck Pick, dirigeant du *Board* londonien au cours des années 1930, est le promoteur d'une politique de communication et de *design* sur l'ensemble des réseaux dont les principales réalisations sont les bâtiments et édicules dessinés par l'architecte Charles Holden et l'unification des signes émis par le *Board*, grâce à la police de caractère élaborée par le calligraphe Edward Johnston.

[112] Siegfried (A.), *Géographie humoristique de Paris*, Paris, La passerelle, 1957, pp. 37-38.

[113] Voir Hallsted-Baumert (S.), *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines*, *op. cit.*, p. 2.

[114] Aujourd'hui, certains cafés rappellent son passage : *L'autobus*, *A l'arrêt d'autobus*, *La station d'autobus*... Rue Réaumur, le magasin *A Réaumur* a fondé son nom sur un jeu de mot avec l'arrêt au mur, au cours du premier XX^{e} siècle.

La différence du rapport au temps entre le métro et l'autobus se trouve peut-être dans les rythmes de chacun de ces modes. Comme l'écrit Isaac Joseph, « *prendre le bus, c'est [...] explorer les* archives *visibles de la ville, faire l'inventaire des domaines d'activité qui s'y conjuguent se livrer à quelque chose comme un contrôle continu du travail qu'elle accomplit sur elle-même*[115]. » Les évolutions de l'autobus sont ainsi généralement douces et continues quand celles du métro sont avant tout jalonnées par des étapes très marquées, notamment par les évolutions du matériel ou l'ouverture de nouveaux tronçons[116].

Autant de rapports au temps et à l'espace qui s'inscrivent donc dans une logique technique, celle de la modernisation continue, de l'éternel retour, qui sous-entend que tout changement est latent dans l'ère antérieure, plus que dans une logique de rupture[117]. Ce que traduit également le manque de fascination qu'exerce l'objet sur les décideurs et techniciens et qui ne peut donc véritablement donner lieu à des projets marquant des ruptures[118]. Les quelques programmes ambitieux susceptibles de soulever un enthousiasme technique n'ont que rarement dépassé l'esprit des futurologues, tels les aérobus (voir p. 667). L'image de l'autobus est bien plus celle d'un mode fragile qui ne peut donner lieu à des innovations socialement valorisantes, simple véhicule à la tôle vite froissée (voir fig. 144, p. 724). Il reste ainsi un objet d'artisanat se distinguant de la logique industrielle du réseau ferré[119]. Au contraire, le RER, par exemple, donne lieu depuis sa construction à des récits épiques, mettant en avant avec fierté la sécurité, la prouesse technique ou les données impressionnantes de génie civil, de coût et d'exploitation, quand bien même son chantier a rencontré de nombreuses difficultés et son gigantisme mérite d'être relativisé aux regard des lignes en service à Tokyo[120].

Il existe donc bien une difficulté spécifique à l'autobus parisien dans son rapport au temps, que ce soit son passé, où toute vision patrimoniale lui est niée, ou son futur, qui alimente peu les ambitions techniques. Nouvel aspect du complexe de ce mode vis-à-vis

---

De même, citons ici le café *Les tramways de l'Est*, qui commémore, près de la gare de l'Est, un mode disparu depuis les années 1930.

[115] Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, *op. cit.*, p. 16.

[116] Une des explications avancées par le sociologue Pierre Bouvier à ce propos est que les transports collectifs de surface ne constituent pas un bloc professionnel homogène, contrairement au réseau ferré (Bouvier (P.), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, p. 40).

[117] Comme l'explique le géographe David Harvey « *l'un des mythes de la modernité est qu'elle constitue une rupture radicale avec le passé* », ce qui peut également expliquer le rapport difficile de l'autobus à la modernité (Harvey (D.), *Paris, Capital of Modernity*, *op. cit.*, p. 1) (traduction personnelle de la version américaine : « *one of the myths of modernity is that it constitutes a radical break with the past* »).

[118] Paradoxalement, c'est souvent par un récit très téléologique et soucieux de montrer les avancées techniques que l'histoire du matériel roulant est présentée (voir, par exemple, Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, *passim*). Il faut probablement y voir un élément supplémentaire du complexe de l'autobus.

[119] Les architectes Norman Foster et Richard Rogers, qui rêvent d'un rapport artisanal au monde industriel, n'ont-ils pas respectivement dessiné les aubettes des années 1990, et conçu Beaubourg, dont les escaliers mécaniques inscrits dans des tubes ont inspiré les stations du *Bus Rapid Transit* (BRT) de Curitiba à l'architecte et homme politique Jaime Lerner (voir Picon (A.), *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'imprimeur, 1998, p. 83) ?

[120] Pour un exemple de célébration du RER, voir *Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, *op. cit.*, pp. 22-29. En 1992, la ligne A du RER ne serait que la 18e ligne tokyoïte pour ce qui est de sa fréquentation horaire, la première totalisant environ le double de passagers par heure (Gerondeau (C.), *La saga du RER et le maillon manquant*, *op. cit.*, p. 61).

[121] *Le rire*, 22 novembre 1930.

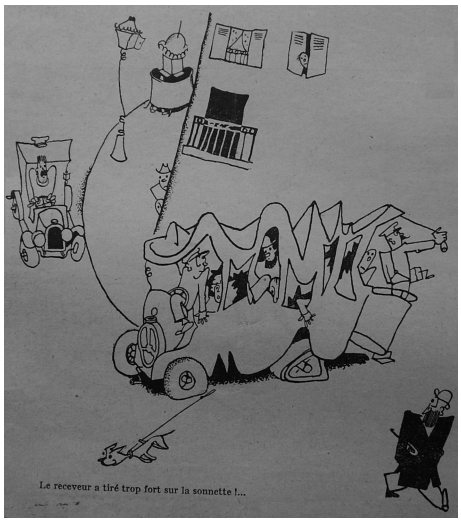


Fig. 144 – Le receveur a tiré trop fort sur la sonnette !... *de Mimouca (1930)*[121]

de la forme urbaine parisienne du XX^{e} siècle que renforce une analyse des liens qu'il entretient avec les citadins eux-mêmes.

Un mode de Parisiens ?

L'ambiguïté des rapports entre l'autobus et ses voyageurs réside dans la superposition de la figure de l'autobus comme mode de transport destiné aux touristes et la réalité d'une pratique très parisienne. Cette ambiguïté n'est probablement pas sans lien avec le terme *omnibus*, dont l'acception initiale est *pour tous*, alors que la réalité des pratiques a souvent été nettement moins universelle, que ce soit en raison des tarifs dans les années 1880-1890 ou en raison de l'inefficacité du système dans les années 1950-1960.

Certes, l'autobus est régulièrement emprunté par les touristes, notamment lors de grands événements, comme l'Exposition coloniale de 1931, que la STCRP fut fière de massivement desservir. Cette image est d'ailleurs régulièrement mise en avant par l'exploitant dans un but publicitaire. Mais, en réalité, si ce mode a un lien avec les notions de loisir et de plaisir, il le doit probablement à sa relégation progressive comme objet de luxe. L'essence même de l'autobus semble en effet plutôt avoir un lien avec le cheval et sa hauteur aristocratique, celle des promenades au bois de Boulogne, ou tout simplement celle qui permet de porter le regard au dessus de la masse des véhicules, et de profiter de l'air dégagé[122]. Face au RER, qui cristallise la notion de quotidienneté souvent pénible et liée au travail, l'autobus représente indéniablement le vrai luxe, que ce soit de façon intrinsèque ou le résultat d'une construction voulue par le monde du métro pour protéger le réseau ferré, comme l'ont engagée les cadres issus de la CMP[123].

[122] Ce lien entre l'autobus et les sorties au bois est illustré par le film de 1927 FI, *Harmonies de Paris*. Rappelons que les autobus ont longtemps proposé des services spéciaux desservant le bois de Boulogne ou les courses hippiques.

[123] Un banlieusard des années 1970 affirmait d'ailleurs dans un documentaire que le RER ne serait qu'un « *faux luxe pour*

Ces considérations renvoient également au problème de la fréquentation du mode. Quand le métro s'est imposé dès avant 1914 comme le premier mode de transport à Paris *intra muros*, l'autobus n'a pu briguer les avant-postes qu'après avoir supplanté le tramway, en devenant le premier moyen de transport en région parisienne de 1936 à 1938. Trois années éphémères à l'échelle du siècle, mais qui, à la fois, prouvent que l'autobus peut assurer un transport de masse et soulignent sa relégation ultérieure comme mode secondaire (voir tab. 39, p. 993).

Un mode typiquement parisien

Malgré ce complexe que les autobus entretiennent avec Paris, ils n'en sont pas moins très spécifiques et ont su développer un caractère original, avec ses qualités et ses défauts. Dès le XIX^e^ siècle, les omnibus faisaient partie des hauts lieux de la vie parisienne, que les étrangers en visite s'empressaient de découvrir, avant d'en décrire les formes et pratiques, sans oublier quelques anecdotes indispensables[124].

L'identification de Paris à ses autobus n'est pas inexistante, se forgeant dans des circonstances exceptionnelles, comme les deux guerres mondiales, ou plus courantes, comme les après-midi d'encombrement sur les boulevards. Elle tend toutefois à se figer autour de la figure de l'autobus à plate-forme, d'un entre-deux-guerres flou et de ce que Pierre Sansot a appelé la « gentillesse urbaine[125]. » Se développe ainsi une nostalgie pour la plate-forme, de même qu'il y a eu nostalgie pour l'impériale[126]. Pour l'autobus, le temps semble alors s'arrêter. Le standard, autobus aux nombreuses qualités et reconnu dans le monde professionnel, ne parvient pas à susciter la même identification entre Paris et ses autobus, probablement en raison de sa diffusion sur l'ensemble des réseaux français. En revanche, le métro, et surtout l'automobile, sont inscrits dans une dynamique, y compris dans leur relation à la capitale. L'autobus, pour sa part, demeure figé. En 2005, la maison de couture parisienne Chanel n'a-t-elle pas ouvert une « *ligne Chanel* » de la Concorde au *Café de Flore*, pour y présenter une nouvelle collection, entre prestige, luxe et image de Paris, mais à bord d'anciens TN ?[127]

---

petit bourgeois content » (FI, *Souvenirs de banlieue*).

[124] C'est le cas, par exemple, lors de l'Exposition de 1867 (voir Frontaura (C.), *Viaje cómico a la exposición de París*, Paris, Rosa y Bouret, 1868, pp. 143-147).

[125] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 298. Citons ici, Pierre Sansot *in extenso* :

> *A la différence des automobiles qui se sont transformées, les premiers autobus ont pris assez vite un air légèrement vieillot, démodé. Ils s'acharnaient à demeurer fidèles à leur apparence – dans une civilisation qui évoluait et qui remplaçait les machines, les outils.* Ils étaient prêts à devenir un symbole de la gentillesse urbaine, à se transformer en jouets ou en éléments de films.

(*ibid.*, pp. 298-299)

[126] Voir, par exemple, *Sur l'impériale*, chanson du parolier Lucien Valbert, de l'auteur et compositeur Kerambrun et du musicien Paul Doser, interprétée par le chanteur Alex Marodon (*Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 195).

[127] Voir Wicker (O.), « Chanel a présenté sa collection "croisière" à bord de vieux bus de la RATP », *Libération*, 20 mai 2005. Le défilé jouait d'ailleurs sur l'analogie entre autobus et bateau, puisqu'il s'agissait de la collection *croisière*, présentée l'année précédente sur des bateaux voguant sur la Seine.

Le paradoxe de cette situation mérite d'être souligné, puisque métro et automobile ont contribué à brouiller les pistes en confondant les lieux et en effaçant les frontières ; ils ont mis à bas la construction mentale des quartiers qu'ont contribué à décrire des auteurs comme le poète Léon-Paul Fargue ou, plus récemment, l'éditeur Éric Hazan, attachés à la dimension pédestre des parcours parisiens[128]. Ce sont paradoxalement eux qui se sont imposés, face à un autobus qui a hérité de cette logique de quartiers et de ville aux multiples facettes qui a donné à chacune de ses lignes un caractère propre, qu'une standardisation héritée du monde industriel du ferré a, sans cesse, combattu.

Finalement, le décrochage de l'autobus par rapport à ses rivaux, notamment le métro, tient peut-être à deux rapports à la rationalité fondamentalement différents. Le rapport du voyageur ou décideur à l'autobus relève de la foi, selon l'idée, récurrente qu'il a ses « *fidèles* » et ses « *adeptes* », distincts de ceux qui sont des « *non-initiés à la pratique de l'autobus* », tandis que celui au métro relève d'une forme de rationalité, du moins de ce que les acteurs perçoivent comme étant rationnel[129]. En une période de triomphe du rationalisme et dans la capitale d'un pays se réclamant du cartésianisme, l'autobus perd donc progressivement sa place, sa pratique se trouvant moquée dans la presse sous le terme « *autobussomanie* » au milieu du siècle (voir p. 1108)[130]. L'autobus ne fait-il pas d'ailleurs son retour à l'époque où la pensée post-moderne a dépassé la croyance en un progrès rationnel et triomphant et cherche d'autres formes de spiritualité ?[131]

Il est sûr, en revanche, que l'autobus londonien ne souffre pas des complexes dont semble atteint son cousin parisien (voir p. 707). Fort de sa fréquentation, de son image établie et de l'attachement dont il peut jouir auprès du public londonien, il ne semble pas dominé par la figure du *tube*[132]. La fusion précoce de ces deux modes, dès 1912, explique peut-être qu'il n'y ait pas eu de tension trop forte entre eux. Si l'automobile a pu le remettre en cause au creux des années 1950-1960, il a su reconquérir une place de choix dans les pratiques londoniennes. C'est également lorsque la pression automobile fut la

[128] Voir notamment Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, réédition, 1993, 304 p. et Hazan (É.), *L'invention de Paris. Il n'y a pas de pas perdus*, Paris, Le Seuil, 2002, 462 p. A ce propos, voir également El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, *op. cit.*, p. 23. Comme l'écrit l'historien Mathieu Flonneau, « *l'auto a aiguillonné et sublimé l'être parisien au moins autant qu'il a contribué à le saper et l'étouffer* (Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 394).

[129] André Siegfried, amateur du métro, affirme, pour expliquer qu'il n'en est pas, que « *l'autobus a ses fidèles* » (livret sur le cinquantenaire du métro, *ca.* 1950, pp. 50-52 (ARATP, 1R 89)) ; « *les adeptes des transports en commun* » sont décrits en 1988 comme étant les étonnants citadins qui auraient préféré les transports publics de surface aux tunnels automobiles du projet Laser (FI, *Projet Laser*) ; la campagne publicitaire *Bougez bus* visait, en 1984, à « *faire prendre le "réflexe bus" aux non-initiés à la pratique de l'autobus* » (« Exploitation du réseau d'autobus », *EP*, juillet 1984, p. 61).

[130] Fontaine (A.), « Autobussomanie », *Le Monde*, 30 mai 1948.

[131] La chroniqueuse Claude Sarraute raconte ainsi une véritable conversion dans ce texte de 1994 :

> *J'étais très métro. Je ne le suis plus. J'ai viré bus. Depuis quand ? Depuis que* le Monde *s'est installé rue Falguière, à deux pas d'un terminus, celui de Montparnasse. Ce qui évite de poireauter interminablement dans le froid, sous la pluie à regarder défiler les "48", alors que vous attendez le "96". Là, des "96", il y en a toujours plusieurs à l'arrêt.*
> *Donc un soir, j'en prends un pour voir, il passe à deux pas de chez moi, et j'ai le choc de ma vie.*

(Sarraute (C.), « Le bus et la manière », *Le Monde*, 22 janvier 1994, p. 5)

[132] En 1923, la fréquentation de l'autobus passe définitivement devant celle des modes ferrés, chemin de fer, métro et tramway (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 215).

plus forte que le *Routemaster* s'est imposé comme véritable icône de la ville. Londres est ainsi la ville qui a osé dresser un monument à ses autobus ou celle où ils alimentent des légendes, comme celle de l'autobus fantôme de *Ladbroke Grove* (voir fig 145, p. 727)[133].

Fig. 145 – *La sculpture* Time Terminus *à Londres (1999)*[134]

Ainsi, l'autobus, capable de répondre aux sollicitations extérieures par une forme de caméléonisme qui lui est propre, a tout de même développé un triple complexe, par rapport à l'automobile, au métro et à Paris comme ville moderne, qui s'est historiquement constitué en profitant notamment de la souplesse relative de ce mode par rapport à ses rivaux. A l'aide de ces deux concepts structurant l'histoire de l'autobus, le caméléonisme et son complexe, il est dès lors possible de revoir la place qu'il a occupée sur l'espace public, en développant des formes spécifiques de naturalisation, qui constituent son identité parisienne.

III. Les formes de naturalisation de l'autobus parisien

L'idée de naturalisation désigne ici les configurations que le système de l'autobus parisien a su inventer pour trouver sa place dans un environnement particulier. La notion de naturalisation, comprise dans le sens d'adaptation d'un objet à son milieu, renvoie aux différents éléments qui ont conféré à l'autobus une spécificité parisienne, ou plus simplement à l'acclimatation de l'autobus au contexte parisien[135]. L'autobus a effectivement développé des composants originaux pour trouver et défendre sa place sur un espace public qui s'est largement spécialisé en fonction des besoins de chaque mode au cours du XX^{e} siècle, mouvement auquel a d'ailleurs pris part le réseau d'autobus lui-même. Autant de figures ayant contribué à forger l'identité de ce mode à Paris, dans les sphères professionnelles aussi bien qu'auprès du grand public.

Le paradoxe apparent de cette analyse est que traiter des formes de naturalisation

[133] L'autobus fantôme de *Ladbroke Grove* est supposé avoir terrorisé le quartier londonien de *North Kensington* au cours des années 1930 (voir Smyth (F.), *Ghost and poltergeists*, New York, Aldus Books, 1976, p. 60).

[134] Monument du sculpteur Lodewyk Pretor installé en 1999 à Londres (`http://vads.ahds.ac.uk/`).

[135] Le terme *naturalisation* renvoie également à l'empaillage des animaux, mais il serait osé de prétendre que l'autobus n'est qu'un omnibus mort à qui l'on a maintenu l'apparence de la nature vivante !

revient à s'intéresser aux infrastructures d'un réseau réputé ne pas en avoir, voire aux interfaces du système, surfaces de contact et d'échange entre lui-même et son environnement, rarement mises en lumière. Suivant l'incitation du sociologue Bruno Latour, nous entendons ici traiter des immobiles de la mobilité[136]. Notre approche s'intéresse donc essentiellement aux aménagements sur le domaine viaire parisien liés au réseau d'autobus et à sa configuration par rapport à la vie de la ville. Cette analyse entend ainsi suivre les canaux de la naturalisation de l'autobus à Paris, que révèlent mieux les installations fixes que les véhicules. Notre hypothèse est double. D'une part, l'autobus est un système essentiellement modelé par ses interfaces, lieux de passage des influences qui s'exercent sur lui. D'autre part, cette naturalisation de l'autobus à Paris ne s'opère pas à sens unique. En se coulant dans le moule parisien, l'autobus le fait, réciproquement, également évoluer.

A. L'autobus sur l'espace public, un mode d'interfaces

La naturalisation du système se construit sur l'espace public, lorsque l'autobus est contraint par une force extérieure à transformer telle ou telle de ses composantes. C'est donc par l'étude de la place qu'occupe l'autobus sur l'espace public et de son évolution que ressortent les principaux traits d'une identité spécifiquement parisienne de l'autobus. Notre principale hypothèse, de ce point de vue, est que ce mode se trouve pris dans un mouvement de spécialisation de l'espace public, qui rend d'autant plus crucial le rôle que jouent ses nombreuses interfaces avec son environnement. Contraint de protéger son territoire, il se construit une certaine visibilité dans le paysage parisien, ni trop affirmée, ni totalement absente, en se fondant notamment sur certains signes qui lui sont essentiellement propres.

La spécialisation de l'espace public

En effet, le XX^{e} siècle parisien est marqué par un mouvement de spécialisation accrue de l'espace public de voirie, dont nous verrons qu'il s'articule avec un mouvement de banalisation de l'espace public à bord de l'autobus lui-même (voir fig. 146, p. 729 et p. 763). La voirie de 1900, directement héritée du modèle haussmannien se présentait sous une forme très simple. La chaussée était très faiblement équipée, seuls quelques refuges ayant été installés avant l'arrivée de l'automobile, la principale infrastructure visible étant, sur certains axes, les voies de tramways, axiales. Sur les trottoirs, tracés avec une certaine générosité, des équipements publics venaient généralement s'insérer dans les alignements d'arbres. Toutefois un mouvement de régulation de l'espace public à des fins circulatoires avait déjà été engagé sous le Second Empire, comme l'a montré, à l'aide de gravures et

[136] Latour (B.), « Portrait de Gabriel Tarde (1843-1904) en théoricien de la mobilité », 4^{e} conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006.

photographies, l'historien Nicholas Papayanis[137].

P2 et son espace public (ca. *1910)* *Agora et son espace public* (ca. *2000)*

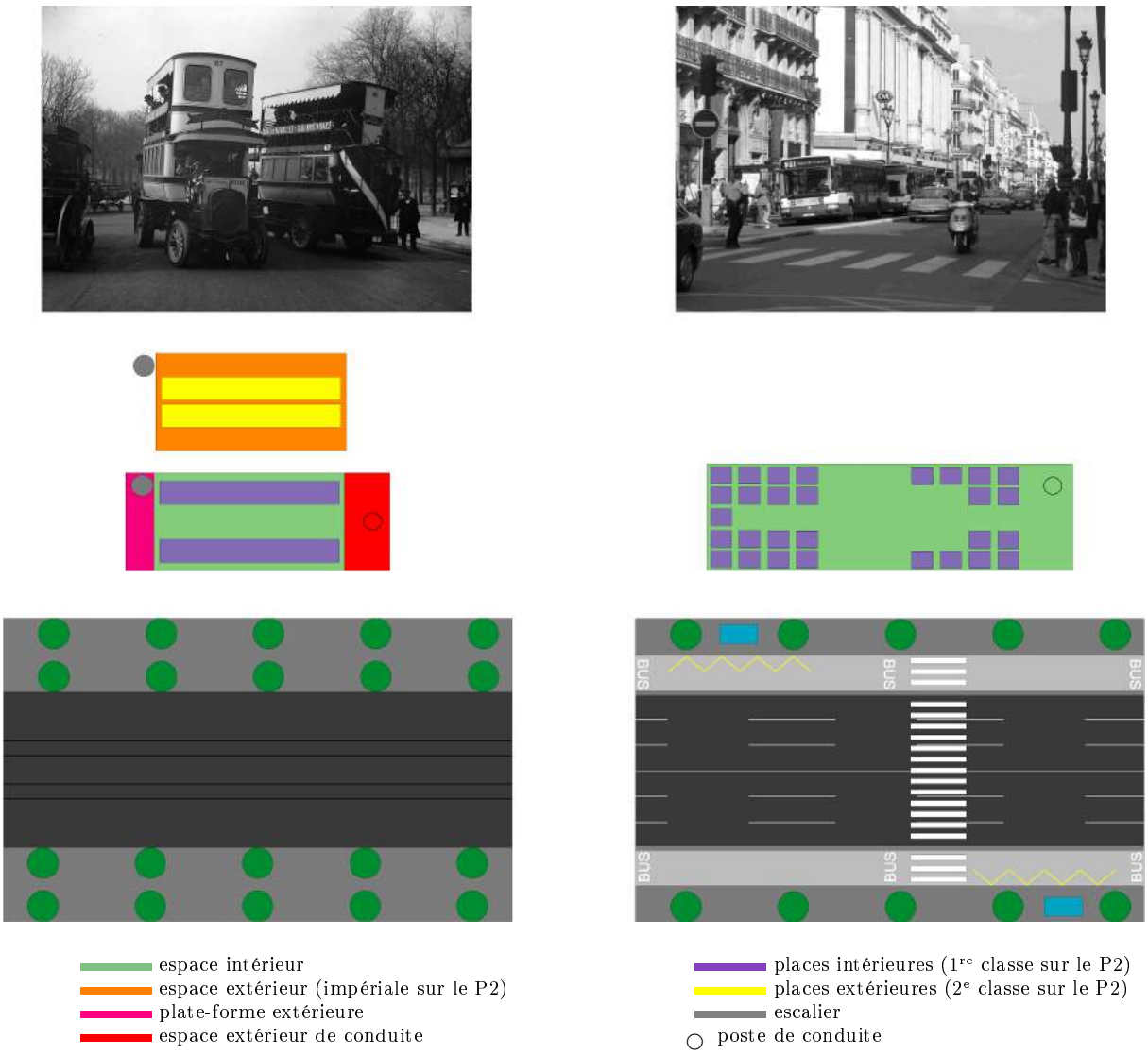


Fig. 146 – *Évolution schématique des espaces publics de l'autobus et de la voirie au cours du XXe siècle*[138]

Mais la massification des déplacements motorisés a imposé de revoir ce schéma ou d'en accélérer l'évolution, dans le sens d'une grande spécialisation d'espaces jusque-là non distingués. La réglementation est un des principaux fondements de la politique alors entreprise. Ainsi l'ordonnance du 21 juillet 1913 interdit-elle, par exemple, le stationnement au droit des points d'arrêt des omnibus automobiles. Si l'automobile a contribué à effacer les différenciations entre groupes, pouvoirs ou territoires à l'échelle de l'agglomération, c'est bien une logique de spécialisation des espaces qui est à l'œuvre sous son influence à

[137] Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 162-166.

[138] A gauche : BNF, FR BNF 38 497 028 ; à droite : collection personnelle. Les représentations des deux véhicules respectent leurs proportions respectives. Les couleurs chaudes correspondent aux espaces extérieurs, les couleurs froides aux espaces intérieurs.

l'échelle locale de la voirie[139]. Dès 1914, l'expert Claude Lucas décrit de façon précise la place que chacun devrait occuper sur un espace public qu'il aimerait voir dégagé pour la circulation[140].

Près d'un siècle plus tard, la voirie connaît un découpage très marqué – files de circulation, passages protégés... – et un équipement systématique – carrefours à feux, dispositifs de régulation... Pour l'autobus, l'élargissement de la chaussée au profit de la circulation ou du stationnement au cours des années 1950 a finalement permis la création de couloirs réservés, d'abord simplement inscrits au sol, puis protégés physiquement par des séparateurs. Les aubettes se sont généralisées sur les avenues et boulevards parisiens, une zone d'interdiction de stationnement étant matérialisée au droit des points d'arrêt, d'abord sous la forme de grès rouges au cours des années 1930, puis par des bandes au sol depuis les années 1970 : la très discutée zone de 30 m autour du point d'arrêt. Il s'agit bien d'une rigidification accrue de l'espace public, que le cas de l'autobus révèle, comme le ferait celui de l'automobile ou d'autres réseaux présents sur la voirie. Est-ce parce que l'autobus, mode réputé souple, n'a eu aucune influence ou est-ce parce qu'il a été contraint de disposer lui aussi d'infrastructures figées pour se défendre ? L'analyse historique incite à avancer l'idée que, plongé dans une vaste bataille pour trouver un espace circulatoire, l'autobus a été contraint de se constituer un territoire, dès la Belle Époque, et que le modèle de l'omnibus hippomobile, à la souplesse réelle, était dépassé dès la motorisation et la massification acquises, c'est-à-dire avant 1914.

Cette évolution répond à la crise qu'avait connue l'espace public au cours de la première moitié du XX^{e} siècle, engoncé dans un modèle haussmannien qu'il ne parvenait ni à prolonger ni à dépasser[141]. Elle incite à reprendre la lecture, notamment proposée par le sociologue Raymond Ledrut, de l'espace urbain comme un espace social, qui donne à voir les relations entre groupes sociaux, mais aussi entre modes de transport[142]. A travers le cas de l'autobus, il apparaît nettement qu'il n'est pas possible de survivre sur l'espace public sans disposer de moyens. Paradoxalement, moins un mode de transport a besoin d'infrastructures, plus il se trouve démuni face au lent processus de rigidification de l'espace public. Chassé de toutes parts, il est contraint de s'inventer un territoire pour justifier son existence, que ce soit le trottoir au XIX^{e} siècle pour le piéton, le couloir d'autobus ou la piste cyclable au XX^{e} siècle[143]. Derrière ces considérations spatiales se trouvent également des considérations financières, incitant à poser l'hypothèse que plus un

[139] Sur le lien entre automobile et différenciation, voir Dupuy (G.), *Les territoires de l'automobile*, *op. cit.*, p. 132.

[140] Lucas (C.), *Les transports en commun à Paris, Étude économique et sociale*, Paris, Jouve, 1914, pp. 82-96.

[141] Sur ce point, voir Texier (S.), « Figures », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, p. 106.

[142] Ledrut (R.), *L'espace social de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*, Paris, Anthropos, 1968, *passim*.

[143] Sur l'idée que l'aménagement de l'espace public depuis le début du XVIII^{e} siècle contribue à une marginalisation du piéton, voir Passalacqua (A.), *Les couloirs protégés dans l'évolution de l'espace public parisien*, Paris, RATP, août 2003, pp. 41-48.

mode coûte cher en investissements, plus il a des chances de s'imposer, puisqu'il acquiert une visibilité sur l'espace public, qu'il soit politique, financier ou de voirie. Autant d'idées qui peuvent être avancées pour le cas parisien mais ne se retrouvent pas nécessairement ailleurs. Ainsi, Albert Guérard, observateur français vivant aux États-Unis durant l'entre-deux-guerres, pouvait-il s'enthousiasmer pour la relation de l'autobus à l'espace public, notamment pour sa réelle malléabilité, contre des modes plus lourds, à l'aune de l'exemple américain[144].

Des dispositifs successifs, tels que les trottoirs dès la fin du XVIII^e siècle, les passages couverts de la Restauration, le boulevard haussmannien, les aménagements de voirie pour gérer le flux automobile, les couloirs d'autobus, les rues piétonnes depuis les années 1960 ou les axes rouges des années 1990, sont autant de marques d'une tension constante entre modes mais reflètent surtout la confiance qui a été placée par les pouvoirs publics dans des objets techniques, souvent au détriment d'une politique fondée sur une approche laissant plus de place à la gestion par des règles, formelles ou informelles (voir fig. 147, p. 732). Cette rigidification progressive de l'espace public a peu à peu fait oublier la polyvalence qu'il pouvait présenter en laissant supposer que seul un espace spécialisé pouvait procurer une efficacité, jugée sur des critères de flux et de vitesse. Ainsi, le discours sur la mixité des flux développé autour des projets de tramways lancés en France depuis les années 1990 n'est-il que le rappel d'une qualité de l'espace public effacée par sa forte spécialisation.

Chaque mode de transport s'est ainsi trouvé pris dans un mouvement où le véhicule seul était de moins en moins autonome et nécessitait toujours plus d'éléments extérieurs pour assurer sa progression. Dès lors, le rapport entre le véhicule et les aménagements, règles et autres infrastructures est devenu essentiel pour la survie de chacun des modes. Dans le cas général mais plus spécialement encore dans celui l'autobus, héritier de ce mode largement ouvert sur l'espace public qu'était l'omnibus, ce sont donc les interfaces entre le véhicule et la voirie qui se sont trouvées être décisives.

Une diversité d'interfaces

Constatant qu'elles ont été longuement ignorées par un urbanisme centré sur le réseau, l'historien Antoine Picon invite les aménageurs à porter un intérêt nouveau aux interfaces, lieux d'imbrication entre la ville et ses réseaux, c'est-à-dire les zones de jonction entre

[144] Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, *op. cit.*, p. 214.

[145] De gauche à droite :
- Le boulevard Saint-Antoine au XVIII^e siècle (Chadych (D.) et Leborgne (D.), *Atlas de Paris. Évolution d'un paysage urbain*, Paris, Parigramme, 1999, p. 83) ;
- Les galeries d'Orléans par Philippe Benoist (1830) (*ibid.*, p. 138) ;
- *Le boulevard Poissonnière* de Jean Béraud (*ca.* 1885) (*ibid.*, p. 166) ;
- *La rue de Rome et la gare Saint-Lazare* de Jean Lefort (1935) (*ibid*, p. 179) ;
- Couloir réservé quai de la mégisserie en 1973 (AMTUIR) ;
- Axe rouge en 1992 (PRATP, 201 309).

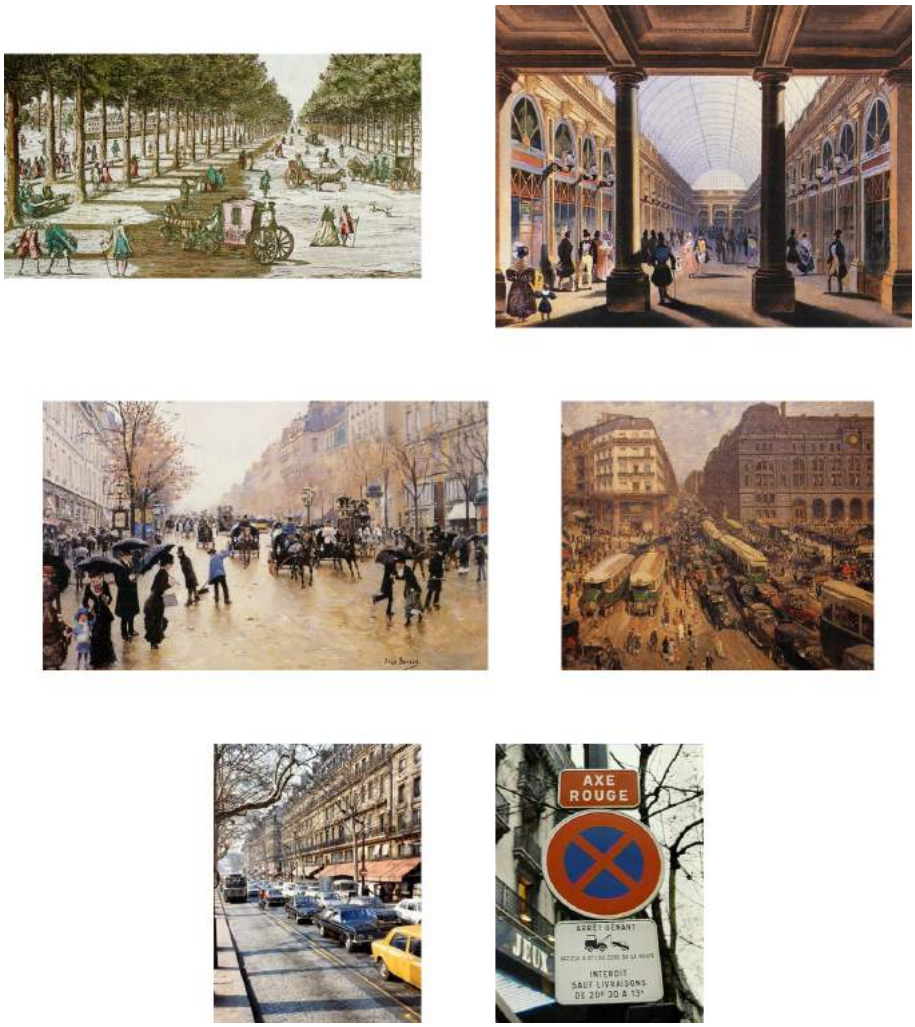


Fig. 147 – *Espace public et séparation des flux, l'avancée de la spécialisation du XVIII^e au XX^e siècle* [145]

différentes logiques ou différents systèmes[146]. L'histoire du système de l'autobus parisien ne peut que confirmer à la fois leur importance et le désintérêt dont les principales d'entre elles, les points d'arrêt, ont généralement été l'objet, à l'exception de certaines périodes, notamment à l'époque de l'omnibus, avec les bureaux de correspondance, ou, au cours des années 1980, lors de l'opération *Autrement Bus* qui a tenté de développer des abris proposant des services multiples[147]. Pierre Sansot est l'un des rares penseurs à avoir livré une analyse des aubettes, notamment aux carrefours, digne de ce qui a pu être écrit sur les stations de métro[148]. Pour lui, les aubettes et autres abris ont une double fonction, de symbole et de signe[149]. Le symbole de la continuité du travail et des déplacements, malgré les variations des conditions climatiques ; le signe d'un repère facile à trouver dans la ville. Autant d'éléments qui en font une véritable rotule du système, entre le véhicule,

[146] Picon (A.), *La ville, territoire des cyborgs*, *op. cit.*, p. 92.
[147] Sur les bureaux de correspondances, voir p. 122 ; sur *Autrement Bus*, voir p. 819.
[148] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 300.
[149] Voir *ibid.*, p. 275.

le voyageur et la ville, mais que les tendances du dernier tiers du XX^e siècle, consistant à le rendre toujours plus transparent, remettent visuellement en cause[150].

Mais le réseau offre d'autres formes d'interfaces, entre lui-même et le reste du système circulatoire, notamment *via* les couloirs réservés, et entre le véhicule et l'extérieur *via* l'objet si particulier qu'est la plate-forme arrière. En effet, l'une des spécificités de l'autobus dans le Paris du XX^e siècle est peut-être liée à ces interfaces, qui, sont multiples, leur nombre même expliquant peut-être la difficulté à les traiter avec ambition, pour des raisons financières ou de dissémination. Comment faire de chaque potelet un « *lieu urbain* » au sens ou l'entendait Pierre Sansot (voir p. 648) ?[151] Ses interfaces ont toutefois assuré à l'autobus une présence dans le paysage parisien qui ne se résume pas à la circulation des véhicules eux-mêmes.

L'autobus dans le paysage urbain parisien, une visibilité ancrée

Alors que l'insertion dans le paysage des tramways a été discutée dès le XIX^e siècle, en partie pour justifier un refus politique de son arrivée au cœur de Paris, celle des autobus n'a fait l'objet que de très peu de réflexions jusqu'à ce que celui-ci se dote des infrastructures massives que sont les couloirs protégés du début du XXI^e siècle[152]. Des débats ont certes eu lieu à propos de points très particuliers, comme les bois de Boulogne et de Vincennes, mais ils n'ont jamais constitué un obstacle majeur au développement du mode.

Pourtant, l'autobus, comme les autres modes de transport, n'a pas attendu le début du XXI^e siècle pour transformer le paysage urbain selon deux canaux. Par l'aménagement qu'il a nécessité, d'une part ; par la perception qu'il en a façonnée de l'autre[153]. Selon le même processus, la signalisation a modifié à la fois le cadre et l'expérience urbaine du piéton[154]. Par ses potelets et autres bureaux de correspondance, l'autobus a constitué ce que Marc Desportes appelle des « *trajectoires abstraites à travers la ville*[155]. » En des lieux précis, il a même radicalement transformé l'espace, comme devant la Comédie française, où la place est devenue, selon Léon-Paul Fargue, une véritable « *gare régulatrice* » dès la Belle Époque (voir fig. 61, p. 270)[156] En ces lieux, il a d'ailleurs accentué une présence de

[150] Dès les années 1970, les premières aubettes placées par la SOPACT comportent une vitre dépolie, sauf devant les magasins où le verre est transparent (« Nouveaux abris des lignes du réseau d'autobus de Paris », *BID*, pp. 29-30, septembre-octobre 1973). La tendance à la transparence s'est accentuée avec le dessin des abris par l'architecte Norman Foster au cours des années 1990.

[151] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 44.

[152] Elle n'a d'ailleurs pas été exempte d'instrumentalisation politique, la protection du paysage parisien devenant alors un argument pour refuser l'extension du réseau de couloirs avec séparateurs, notamment dans les arrondissements de l'Ouest parisien, tenus par l'opposition municipale. La ligne 92 (Gare Montparnasse – Porte de Champerret) a ainsi cristallisé les oppositions (voir p. 1173 et l'étude alors commandée par la RATP (Mangin (D.), *Transformations du paysage urbain par les aménagements des transports en commun de surface*, Paris, RATP, mars 2002)).

[153] Jean El Gammal rappelle ainsi le lien existant entre les réseaux de transport et les perspectives parisiennes, qui ne sont ni immuables, ni homogènes (El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, *op. cit.*, p. 37).

[154] Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, p. 248.

[155] *Idem.*

[156] *Idem.*

l'omnibus déjà remarquée par le peintre Camille Pissarro en 1898 (voir fig. 148, p. 734)[157]. Ailleurs, il est devenu extrêmement visible, notamment entre l'Opéra et la gare Saint-Lazare, quartier qui est, tout au long du siècle, le pôle où se croisent le plus grand nombre de lignes.

Fig. 148 – La place du Théâtre-Français *de Camille Pissarro (1898)*[158]

Le réseau d'autobus est donc l'un des éléments du système automobile dont l'influence sur la perception de la ville devient tangible au cours des années 1920[159]. Les réseaux ont notamment eu tendance à dissoudre les places, en les réduisant à leur rôle circulatoire, notamment en périphérie[160]. L'autobus a pleinement participé de ce mouvement, par le développement de ses besoins d'infrastructure – les principales places étant également souvent des terminus – le regroupement des lignes sur des axes principaux, rabattant ainsi les véhicules sur les places reliées par ces axes, et, simplement, l'accroissement sensible de la taille des véhicules eux-mêmes. C'est ainsi qu'en de nombreuses places, en particulier aux portes de Paris, une partie de l'espace public a dû être consacrée aux besoins du réseau, au détriment souvent d'une certaine convivialité, ruinant le double rôle originel des places, d'être simultanément un lieu où l'on passe et un lieu où l'on s'arrête.

La perception de la ville est donc brouillée par l'entrée en jeu des réseaux de transports, qui ont eu simultanément tendance à renforcer une vision par pôles. Même s'il n'agit probablement pas avec la même force que le métro, l'autobus joue dans le même sens,

[157] La CGO a eu d'ailleurs son siège sur cette même place du Théâtre-Français au 155, rue Saint-Honoré.
[158] `http://www.lacma.org/`.
[159] *Ibid.*, p. 246.
[160] Texier-Rideau (G.), « Un espace public pris dans les réseaux », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques*, *op. cit.*, pp. 64-67.

à l'échelle locale[161]. La tendance à la rigidification du réseau, sous l'influence du métro, puis récemment de l'idée de site propre et du modèle du tramway, ne peut qu'encourager à une perception du réseau selon un paysage unifié par l'autobus et ses infrastructures[162]. Que ce soit à la Belle Époque, avec la nouvelle motorisation, ou à l'heure des couloirs protégés, les réseaux de transport font découvrir la ville sous un nouvel angle, auquel les citadins s'habituent progressivement (voir fig. 10, p. 60).

Présent dans le paysage urbain, notamment des quartiers centraux fréquentés par les intellectuels, l'autobus se retrouve dans le paysage littéraire, comme l'ont montré de nombreuses références sur le Madeleine – Bastille, et intellectuel, comme l'illustre l'emploi que le philosophe Jean-Paul Sartre en a fait dans un souci de construire des exemples pédagogiques : l'idée de don est illustrée dans les *Cahiers pour une morale* par le voyageur qui aide un homme pour monter en marche sur la plate-forme d'un autobus, tandis que l'attente des voyageurs au point d'arrêt à Saint-Germain-des-Prés permet de cerner le concept d'être solidaire dans sa solitude, développé dans la *Critique de la raison dialectique*[163]. Point d'arrêt et plate-forme sont bien deux interfaces qui donnent ici à l'autobus sa visibilité.

Grand absent de ces questions de paysage, le dépôt d'autobus, qui a été largement relégué en banlieue par Paris tout au long du XX^{e} siècle. Quand la CGO disposait en 1899 de 27 dépôts d'omnibus *intra muros*, contrainte en cela par l'administration soucieuse de toucher une taxe pour le fourrage franchissant ainsi l'octroi, en 2000, la RATP n'en exploite plus que six, contre 17 *extra muros*[164]. En tenant compte des 24 dépôts de tramways de la seule CGO en 1899, les établissements liés au transport de surface étaient donc beaucoup plus visibles à la Belle Époque, tout en étant également beaucoup plus restreints, comptant parfois moins d'une centaine de chevaux. Ce mouvement de décentrement suit à la fois le développement du réseau en banlieue, la baisse d'activité du cœur de l'agglomération et le processus d'industrialisation du système de l'autobus, initialement fondé sur une forte proximité artisanale, celle du dépôt d'omnibus dans son quartier, et pris dans une logique de regroupement sous l'effet de la massification des transports publics. Simultanément, il ne peut que renforcer l'idée que l'autobus parisien est un mode sans infrastructures, puisqu'elles n'apparaissent pas dans le paysage. Le dépôt demeure une

[161] El Gammal (J.), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, *op. cit.*, p. 39.

[162] De même que l'exploitant de tramways payait pour entretenir une partie de la chaussée avant leur démantèlement, les projets de site propre des années 2000 intègrent une part de financement de la RATP, qui peut donc dès lors influencer leur forme.

[163] Voir Sartre (J.-P.), *Cahiers pour une morale*, Paris, Gallimard, 1983, p. 386 et Sartre (J.-P.), *Critique de la raison dialectique*, Paris, Gallimard, 1960, p. 366.

[164] En 1899, les dépôts d'omnibus de la CGO *intra muros* sont ceux d'Allemagne, Bagnolet, Batignolles-Clichy, Belleville, Bourdon, Charenton, Contrescarpe, Curial, Gare d'Ivry, Gobelins, Grenelle 1, Grenelle 2, Haxo, Jemmapes, Le Brun, Maine, Malesherbes, Monceaux, Montmartre, Panthéon, Plaisance, Puebla, Pyrénées, Ternes, La vallée, Vaugirard et La Villette. Viennent s'y ajouter quatre dépôts en banlieue (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, p. 289). En 2000, les dépôts parisiens sont ceux de Belliard, Croix-Nivert, Lagny, Le Brun, Montrouge et Point-du-jour. Il convient d'ajouter l'atelier central de Championnet, créé en 1883. Ceux de banlieue sont ceux d'Asnières, Aubervilliers, Charlebourg, Créteil, Flandre, Fontenay-aux-roses, Ivry, Lilas, Malakoff, Nanterre, Neuilly-Plaisance, Pavillons, Pleyel, Saint-Denis, Saint-Maur, Thiais et Vitry.

entité méconnue, alors qu'elle eût pu être une interface aux interactions plus fortes avec le territoire. Seuls quelques rares dépôts ont fait l'objet d'études : Floréal, aux Lilas, le dépôt du Raincy, réservé aux tramways, ou celui du Hainaut, lors de sa disparition[165]. Le rayonnement de ces installations industrielles ne s'est généralement pas étendu au-delà d'une zone d'immédiate proximité, traduite par exemple par des noms de cafés rappelant une présence[166]. Sites de remisage et de maintenance, véritables coulisses du réseau, les dépôts, pris dans leur propre rythme, en constituent une face cachée.

Les signes de l'autobus parisien ou la construction d'une identité propre

A l'opposé de ces aspects méconnus du système, l'autobus présente des éléments célèbres, qui ont constitué de véritables signes qui suffisent à résumer le système et forgent donc, avec des éléments culturels d'agents ou de voyageurs, l'identité de ce mode de transport à Paris (voir fig. 149, p. 736)[167]. Ils contribuent à modeler la perception sensible de l'espace que chaque citadin se construit[168]. Quels sont ces signes ? Sans prétendre en tirer une liste exhaustive, nous retiendrons ici la plate-forme arrière, les couleurs vert et crème, la forme des potelets et de leurs indications et les messages publicitaires apposés sur les véhicules[169]. Nous ne traitons toutefois pas ici de la plate-forme arrière, véritable clé de la compréhension de ce qu'est l'autobus parisien dans son rapport à la ville qui fait l'objet d'un développement spécifique (voir p. 789).

Fig. 149 – *Différents signes de l'autobus parisien au XX^e siècle*[170]

[165] Voir Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, 194 p., Sutour (A.), *Histoire des transports en commun en région parisienne. L'emprise du dépôt de tramways du Raincy*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost et Noëlle Gérôme, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1991, 197 p. et *Le dépôt du Hainaut*, Paris, SEDP, 1998, 2 vol. Un rapide historique du dépôt de Point-du-jour existe également (Lamotte (B.), *Ligne 72 Point-du-jour. Son histoire des années 1900 à nos jours*, Paris, RATP, 2003, pp. 36-47).

[166] Voir Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal*, *op. cit.*, pp. 57 et 83.

[167] Ce sont bien ces signes qui sont mis en scène dans *L'abonné de la ligne U* pour dresser le décor d'une ligne parisienne : appel des priorités et numéros d'ordre, cordon tiré, *complet* sonné... Cette série de Yannick Andréi, sur un scénario de l'écrivain Claude Aveline, diffusée à partir de 1964, fait découvrir le fonctionnement de la ligne : elle mentionne le changement d'indice, de la ligne U à la ligne 83, fait visiter, de nuit, le dépôt de Le Brun, offre une introspection d'un receveur, montre l'isolement du machiniste, quasi absent, met en scène une rapide prise de parole collective des voyageurs suite à une tension née entre un voyageur et le receveur...

[168] Sur ce point, voir l'analyse de la perception sensible de l'espace par les Parisiens proposée par Jean El Gammal (El Gammal (J.), « Les Parisiens et leurs espaces. Cultures et représentations de la fin du XIX^e siècle à nos jours », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 519).

[169] Sur ce point, voir Kaminagai (Y.), « Les signes qui font le bus », Colloque *Le bus, 100 ans de mouvement*, RATP, Paris, 9-10 octobre 2006.

[170] De gauche à droite : plaque indicatrice placée sur un autobus de l'AMTUIR (2005) (collection personnelle), vue de la porte de la Chapelle après les bombardements de la nuit du 20 au 21 avril 1944 (PRATP, 10 542) et vue de la contremarche d'un Schneider H appartenant à l'AMTUIR (2005) (collection personnelle).

Signe incontesté de l'autobus parisien, sa livrée partagée entre le vert et le crème, adoptée dès les premiers modèles réellement conçus comme des autobus, ceux de la deuxième phase de motorisation en 1911-1913. Si ces deux teintes ont quelque peu évolué, elles sont demeurées hégémoniques sur l'ensemble du parc d'autobus parisiens[171]. Depuis l'autobus standard, cette livrée a évolué dans ses formes et dans la répartition des masses vertes et crème, mais ce choix de couleurs s'est trouvé renforcé par l'idée que le vert est également une des couleurs du métro, que ce soit celui des édicules dessinés par Hector Guimard ou celui des frises et entourages en carrelage de la CMP. Un hasard esthétique exploité par la RATP depuis qu'elle a choisi cette couleur pour son image en 1992[172].

Autre signe, les potelets et ce qui est appelé, en interne à la RATP, les têtes de vache, c'est-à-dire les dispositifs couronnant les potelets et portant diverses indications, visibles depuis la rue et depuis l'autobus[173]. La motorisation ayant conduit à la création de points d'arrêt nombreux, les candélabres qui portaient l'indication des arrêts de l'entre-deux-guerres ne se distinguaient en rien des autres, notamment sur les boulevards, avant que ne soit adoptée, au cours de l'entre-deux-guerres, la tête de vache, d'abord en banlieue[174]. Jusqu'à la fin des années 1930, les plaques indicatrices portées par ces potelets étaient de deux couleurs, rouge pour les arrêts obligatoires, vert pour les arrêts facultatifs. Les arrêts étant devenus tous facultatifs à partir de 1938, les plaques rouges furent remplacées par des plaques vertes. Mais elles étaient peu visibles et se confondaient avec le feuillage des arbres. A la Libération, il fut donc décidé d'opter pour un dispositif jaune et rouge, indiquant lisiblement le nom du point d'arrêt, qui devint une forme stable d'indications jusqu'aux années 1990[175]. L'autobus parisien défend d'ailleurs alors ses particularités, en refusant d'adopter le panneau bleu foncé que le Code de la route prévoit pour les réseaux de transport routier. Face à la volonté d'homogénéisation nationale de l'administration, la jeune RATP argue de la capacité à accueillir des informations lisibles et des couleurs aisément repérables de ses installations pour préserver son identité[176]. Les cadres du réseau

[171] Les concepteurs de l'autobus standard ont tenté d'introduire de nouvelles livrées, notamment en remplaçant le vert traditionnel par le rouge ou le bleu sur quelques exemplaires au milieu des années 1960, sans succès (voir p. 698 et Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, pp. 116-117.).

[172] En 2006, cette couleur vaut d'ailleurs aux autobus d'être salués par le slogan issu du monde du football, « *Allez, les verts !* », rappelant également et leur potentiel écologique en vue d'un report modal des automobilistes (Denis (C.), « Cent ans après, le bus a toujours le ticket », *Les échos*, 9 octobre 2006).

[173] A notre connaissance, l'origine de cette expression n'est pas établie.

[174] Sur ce point voir le carton ARATP, 1R 254. Classiquement, les potelets peuvent prendre cinq formes : la pagaie, le drapeau, la lame, la torsade et le mât (*Les arrêts d'autobus dans le monde*, Paris, RATP, 1999, *passim*). Contrairement à ceux d'autres villes, les potelets parisiens n'offrent jamais de fonction annexe, telle qu'une poubelle ou une cabine téléphonique.

[175] Lettre RATP/REM/2 578 du directeur général de la RATP au directeur du contrôle des transports parisiens du 9 mars 1957 (ARATP, 1R 255). Une rumeur interne à la RATP attribue ce choix de couleurs, outre à leur forte visibilité dans un espace urbain gris et vert, aux couleurs traditionnelles de l'École polytechnique dont étaient issus de nombreux cadres. Sans la confirmer, soulignons que les polytechniciens étaient bien plus nombreux sur le réseau ferré que sur le réseau routier, attirant traditionnellement plutôt les ingénieurs des Arts et Métiers. Ce choix de couleurs pourrait donc s'interpréter comme une nouvelle brimade du ferré à l'encontre du routier. Mais rien ne permet, à notre connaissance, de confirmer cette rumeur. Il est également possible que ce choix des couleurs jaune et rouge soit antérieur à la Deuxième Guerre mondiale, comme en attesterait leur présence sur différents réseaux du groupe Mariage (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 214).

[176] Lettre du chef du service des Ponts et Chaussées de la Seine au directeur général de la CMP du 23 novembre 1948 (ARATP, 1R 255). Le remplacement des 10 000 panneaux concernés est d'ailleurs estimé à 35 millions de F (958 650 € de 2006), dans un contexte où la jeune RATP est à cours d'argent.

d'autobus parviennent ainsi à conserver l'un des signes forgeant leur identification et préservant leur unicité : une forme unique et des couleurs, le jaune et le rouge, que la RATP ne décida de remplacer par un vert d'eau qu'en 1992, à un moment où elle cherchait à changer d'image et connut de profonds bouleversements dans son organisation. Le potelet d'autobus peut donc être compris comme le reflet de l'état interne de l'entreprise.

Assez paradoxalement, ce signe disparaît de nuit. Sur un espace urbain longtemps mal éclairé, il n'a jamais produit sa propre lumière, contrairement au métro, qui a su faire de ses éclairages de nouveaux signes comme les holophanes, les mâts Val d'Osne et Dervaux ou les *M* jaunes[177]. Seule la publicité a conféré aux arrêts un éclairage propre, du moins pour ceux dotés d'un abri depuis les années 1970, résolvant ainsi le problème, avant tout financier, de l'éclairage des points de réseau.

Pour sa part, la publicité affichée sur les autobus est un signe important du réseau routier, quoique, semble-t-il exogène. Visible par tous, voyageurs, piétons ou autres automobilistes, cette publicité fait pleinement partie du paysage parisien et a fini par entrer dans la constitution de l'identité parisienne de l'autobus[178]. Elle a su demeurer un signe clair en évitant, le plus souvent, de brouiller la perception que les voyageurs ont de l'autobus[179]. Une analyse de l'ensemble des publicités affichées sur les autobus semblant difficile à mener, il s'agit d'élaborer un *corpus* suffisamment large pour pouvoir soulever des questions pertinentes, sans toutefois tenter une approche chiffrée ou prétendre mener une étude exhaustive. Nous avons retenu les illustrations nombreuses, plusieurs centaines, de l'ouvrage de Jean-Paul Machuré et Philippe Vieilliard, retraçant un siècle d'autobus à Paris, afin de tracer des premières pistes sur ce point[180].

Trois principaux types de produits dominent l'affichage sur les autobus au long du siècle : l'eau, l'alcool et ce que le sémiologue Roland Barthes a regroupé sous l'appellation « *saponides et détergents*[181]. » Les réclames pour l'eau minérale sont un grand classique de la publicité sur les autobus. La plus célèbre est sûrement celle pour Contrexéville, sur

[177] Le problème de l'éclairage des points d'arrêt a été longuement discuté au cours de l'entre-deux-guerres, sans trouver de solution. Des éclairages de couleur verte ont été expérimentés mais ne se sont pas avérés satisfaisants (voir le carton ARATP, 1R 254).

[178] Rappelons que l'intérieur des autobus de l'entre-deux-guerres était saturé de publicités, au plafond, sur les sièges, sur les parois... Nous ne la considérons toutefois pas ici, dans la mesure où il ne peut s'agir d'un signe extérieur du système (voir notamment *100 ans de bus. Un siècle au service des Franciliens*, *op. cit.*, p. 87). Quant à l'efficacité de l'affichage sur les omnibus, elle ne laissait pas l'écrivain Henry Murger dubitatif, comme en témoigne cet extrait des *Scènes de la vie de bohème*, datant de 1851 : « *en traversant la rue, il rencontra un omnibus sur les panneaux duquel était collée une affiche où on lisait : aujourd'hui dimanche, grandes eaux de Versailles. Le tonnerre tombant aux pieds de Rodolphe ne lui aurait pas causé une impression plus profonde que la vue de cette affiche* » (Murger (H.), *Scènes de la vie de bohème*, Paris, Lévy, 1851, réédition, 1861, p. 95).

[179] En 1935, l'extension des surfaces de publicité, demandée par la STCRP, alors que la crise économique ne lui permet déjà pas de remplir l'ensemble des surfaces autorisées, est repoussée par le CCTCRP de peur que les voyageurs ne parviennent plus à percevoir les informations officielles parmi des publicités trop nombreuses (séance du CCTCRP du 17 octobre 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28)).

[180] Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, 169 p. Cet ensemble présente toutefois probablement une légère surreprésentation des autobus de l'entre-deux-guerres et des Trente Glorieuses. Rappelons toutefois que la publicité n'a réellement commencé à s'afficher sur les parois des autobus qu'avec la STCRP (voir p. 220).

[181] Barthes (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, pp. 36-38.

la calandre des TN. Mais Vittel et ses dérivés sont aussi très présents. L'autobus promeut également mais moins massivement le café, la chicorée Leroux ou des boissons sucrées – Pschitt, Pepsi Cola… Les boissons alcoolisées sont au moins autant représentées que celles sans alcool, en particulier la célèbre quinquina Dubonnet, qui, tout en s'étalant sur les murs parisiens, a notamment employé les toits des autobus pour faire passer son message publicitaire. Dubonnet est d'ailleurs l'apéritif le plus souvent vanté, à peine concurrencé par Cinzano, Marie Brizard ou Lillet. Aux apéritifs viennent s'ajouter des alcools forts, comme le calvados Père Magloire. « *Véritable anti-vin* », selon l'expression de Roland Barthes, le lait n'est pas un produit habituellement promu par les autobus, même si la marque Yolait produisit l'une des publicités les plus marquantes de cette histoire de l'autobus comme support publicitaire, en faisant monter une vache sur la plate-forme arrière d'un autobus de la ligne 83 (Place d'Italie – Porte de Champerret)[182]. Au cœur des Trente Glorieuses, l'autobus participe ainsi à l'œuvre moralisatrice et hygiéniste incarnée par Pierre Mendès-France, président du Conseil socialiste en 1954-1955, sans pour autant abandonner ses annonceurs producteurs d'alcool. Le troisième type de produits dominant a trait à la propreté et à l'hygiène du corps. Les lessives – Le chat, Saponite, Crio, Catox, Mir… –, le shampooing DOP et les dentifrices – Colgate, Bi-Onyx… – s'affichent très régulièrement sur les autobus. De même que les messages incitant les Parisiens à se raser ou à aller chez le coiffeur.

Aux côtés de ces trois grands pôles d'annonceurs, l'eau, l'alcool et l'hygiène, se trouvent d'autres types de produits : le textile – Jalla, Chantelle, Zwicky… –, la nourriture – charcuterie Olida, Choco BN, chocolats divers… – ou l'électroménager – Conord, Thomson, Moulinex… Certaines de ces publicités sont toutefois restées célèbres, notamment les affichettes pour les bouillons KUB, disposées sur la contremarche permettant d'accéder à la plate-forme arrière, ou, dans une moindre mesure, les campagnes des piles Wonder (voir fig. 149, p. 736). Plus rares sont les publicités en faveur de magasins eux-mêmes, bien que quelques grandes enseignes parisiennes – *La Belle Jardinière*, *Les Galeries Lafayette*, *Le Printemps*, *Félix Potin*… – s'affichent sur ces objets eux aussi très parisiens que sont les autobus.

Enfin, trois catégories de publicités, quantitativement moins présentes, méritent un commentaire. Comme l'illustre la place qu'a occupée le lait, les autobus ont toujours ouvert leurs parois à des campagnes de moralisation et de civisme, trouvant par ce biais un rôle tacite d'éducation des citadins, que l'omnibus avait déjà tenu (voir p. 757). Que ce soit le bandeau « *santé sobriété* » qui s'affiche sur les vitres d'autobus en 1956, ou le petit panneau « *nettoyer, c'est bien… ne pas salir, c'est mieux* » apposé sur d'autres en 1974, l'autobus a été perçu à différentes époques comme un vecteur susceptible de faire passer

[182] *Ibid.*, p. 72.

des messages non commerciaux explicites[183]. Pour leur part, les loisirs constituent un fonds d'annonces très varié, mais souvent plus éphémère et sur de petits formats. Ils sont toutefois un thème classique, souvent croisé avec l'idée que l'autobus peut y conduire, comme cette publicité sur la calandre d'un TN 6 A qui indique les lignes permettant de rallier le *Bal de la victoire* en 1937[184]. Enfin, les publicités directement en faveur des transports sont un thème également récurrent de la seconde moitié du XX^{e} siècle. L'autobus véhicule sa propre promotion et celle d'autres modes, comme l'avion, mais aussi celle de l'automobile individuelle, sans souci particulier de cohérence[185].

Ainsi l'autobus présente-t-il une ambiguïté jusque dans les messages publicitaires qu'il porte en tentant de concilier les tenants d'un ordre moral hygiéniste et ceux d'une tradition de forte consommation de boissons alcoolisées ancrée dans la culture nationale[186]. Finalement, il semble que le choix des publicités s'opère généralement sur des annonces consensuelles, peu susceptibles de choquer les voyageurs, que ce soit du fait de l'exploitant ou des pouvoirs publics[187]. Plus qu'un élément venant brouiller la lisibilité du système, la publicité semble avoir tenu un rôle plus constructif, certaines, comme la fameuse affiche pour KUB sur la contremarche de la plate-forme arrière ou le panneau pour Contrexéville sur la calandre, devenant de nouveaux signes reconnaissables entre tous, puisque très spécifiques, par leur forme, leur taille et leur localisation. Plusieurs centaines d'autres se sont, en revanche, évaporées.

Ces signes sont à rapprocher des lignes les plus célèbres du réseau, qui contribuent également à sa connaissance et constituent, en quelque sorte, des signes laissés sur un espace public virtuel (voir p. 777). Au contraire certains messages émis par le système n'ont jamais atteint le statut de signes reconnus par tous. C'est notamment le cas des noms des arrêts, invisibles, méconnus, voire tout simplement trop longs. Même si leur caractère symbolique n'est pas négligeable et bien que plusieurs exemples montrent qu'un certain attachement leur est porté, les noms des arrêts n'ont pas la force de ceux des stations de métro[188]. Dans les années 1990, le choix d'une nouvelle appellation est d'ailleurs attribuée

[183] Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *op. cit.*, pp. 28 et 127.

[184] *Ibid.*, p. 33.

[185] Parmi les slogans en faveur de l'autobus, citons « *avec l'autobus je me laisse conduire* », « *roulez bus* », « *superbus jouez l'espace 2^{e} voiture* », « *ville propre, le bus en avant !* » ou « *nous sommes 38 000 à tout faire pour que vous soyez à l'heure à vos rendez-vous* » (*ibid.*, pp. 119, 125, 138, 144, et 171).

Pour un exemple de publicité pour l'automobile, voir fig. 93, p. 445.

[186] Des observateurs de la Belle Époque ont cru voir dans le développement de transports en commun efficaces – métro, tramways motorisés et autobus – un moyen de réduction de l'alcoolisme, en se fondant sur l'idée que les ouvriers seraient moins tentés de boire en chemin entre l'usine et leur logement. De même, le temps qu'ils étaient supposés gagner devait leur permettre de resserrer des liens avec leur famille. La publicité en faveur de l'alcool arborée par les autobus suffirait à démentir un rôle moralisateur déjà contesté à la Belle Époque par Claude Lucas (Lucas (C.), *Les transports en commun à Paris*, *op. cit.*, pp. 198-199).

[187] En 1981, l'affiche du film *Celles qu'on n'a pas eues*, dessinée par l'artiste Roland Topor, est ainsi rapidement retirée des parois des autobus, après de nombreuses plaintes qui la jugeaient obscène (Rioux (J.-P.) et Sirinelli (J.-F.), *La culture de masse en France, de la Belle Époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 2002, p. 426). Rappelons également les problèmes liés à l'affichage pendant l'Occupation (voir p. 388).

[188] Ainsi, à Villejuif, le point d'arrêt *Asile* est-il renommé *Hôpital psychiatrique*, suite à la demande d'une résidente, heurtée par cette appellation (lettres des 22 septembre 1965 et 5 février 1966 à la RATP (ARATP, 1R 255)). Voir également p. 48 et la demande de l'entreprise Bliss à Saint-Ouen de donner son nom à l'arrêt desservant son établissement (lettre à la

au directeur du dépôt, quand c'est le PDG de la RATP qui décide des appellations des stations de métro[189].

De même, alors que les bureaux de correspondance constituaient un signe du réseau d'omnibus hippomobile, les abris n'ont pas hérité de cette puissance symbolique. Le fait que Paris ait délaissé ce terrain, en laissant le publicitaire Jean-Claude Decaux dessiner ses abris sans en garantir l'exclusivité, a probablement alimenté ce manque de personnalité.

Ainsi l'identité de l'autobus à Paris s'est-elle appuyée sur quelques signes, qui ont œuvré dans le sens d'une spécificité de ce mode dans cette ville particulière, aux yeux des voyageurs ou des décideurs, des touristes ou des citadins. Ces signes sont issus du rapport spécial que l'autobus entretient avec l'espace public, plate-forme et potelets, ou de ses problèmes récurrents de financement, dans le cas de la publicité. D'autres sont plus arbitraires, telle la livrée des véhicules. Ces signes sont donc issus d'une articulation entre un système de transport urbain de surface motorisé et un environnement spécifique. Ils trouvent leur pendant dans la façon dont ce même environnement s'est trouvé modifié par la présence de ce réseau de transport particulier.

B. L'influence en creux de l'autobus sur la ville

Poser la question de l'influence de l'autobus sur Paris peut paraître incongru au vu des jugements qui ont été émis, depuis le milieu du XX^{e} siècle sur son évidente incapacité à produire la moindre conséquence sur la forme urbaine. Ce discours mérite d'être analysé dans sa constitution historique, depuis les effets reconnus de l'omnibus hippomobile sur la vie urbaine et la constitution du tissu parisien, jusqu'à la négation de toute capacité d'influence de l'autobus. Ce constat dressé, s'agit-il d'une réalité établie, selon laquelle, en se motorisant et parce que le contexte modal a profondément évolué, l'omnibus devenu autobus aurait perdu tout pouvoir, ou s'agit-il d'une évolution des jugements sur ce que doit être l'influence d'un mode qui explique cette disparition des effets de l'autobus ?

La notion de souplesse se trouve encore ici sous-jacente dans notre analyse. De même que la notion d'effet structurant des modes de transport, idée selon laquelle un mode de transport est capable d'influencer la forme urbaine dans laquelle il s'insère en captant les flux de voyageurs, mais également en influençant la structure foncière, la forme du tissu, les images des quartiers... Cette idée constitue un *leitmotiv* de la politique des transports du second XX^{e} siècle dont la pertinence tend à être relativisée à la suite des travaux du politiste Jean-Marc Offner, qui nous guident ici[190].

RATP du 31 août 1959).

[189] Selon la règle alors édictée, « *dans la plupart des cas, la dénomination s'alignera sur le mode le plus "lourd" dans l'ordre de priorité suivant :* gare SNCF grandes lignes, RER ou gare SNCF banlieue, métro, tram, bus » (Sancho de Coulhac (L.), « Dénominations des stations et arrêts », *SF*, n° 27, 1998, p. 23).

[190] Voir notamment Offner (J.-M.), « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, n° 3, 1993, pp. 233-242.

Des effets structurants de l'omnibus à la prétendue neutralité de l'autobus

Si l'autobus est un objet à qui l'on nie, à Paris, tout pouvoir structurant, ce n'était absolument pas le cas de l'omnibus hippomobile dont le pouvoir de structuration des activités et populations était remarqué au XIX^e siècle, comme en atteste, par exemple, ce jugement de l'économiste Horace Say, datant de 1846[191] :

> *Les facilités nouvelles données aux communications par l'établissement des voitures pour le transport en commun, les omnibus, ont fait qu'un grand nombre de Parisiens ont établi leurs familles dans les quartiers extérieurs, où, après avoir vaqué pendant la journée aux affaires qu'ils avaient en ville, ils ont pu aller boire, manger et dormir à meilleur compte. Beaucoup d'employés des diverses administrations publiques ou privées en usent ainsi. Les faubourgs extérieurs, où l'on voyait à peine quelques maisons il y a cinquante ans, ont été successivement érigés en communes, et sont devenus de véritables villes, ou, pour mieux dire, ne sont que l'extension de Paris lui-même au-delà de l'enceinte tracée en 1784.*

Au XIX^e siècle, l'existence des effets structurants de l'omnibus était d'ailleurs reconnu notamment par ceux qui entendaient en dénoncer les méfaits, autant de porte-parole se réclamant d'une proximité avec la vie quotidienne le long des lignes d'omnibus. Dès les années 1830, il était réputé susciter des réactions vives des riverains et, surtout, des commerçants, qui firent figure d'ennemis des transports publics de surface[192] :

> *L'omnibus, utile sous tous les rapports à ceux qui n'ont pas de voiture, a été fatal à bien des états : le bottier crie qu'on use moins de bottes ; le marchand de parapluies maudit l'omnibus qui peut en servir en cas d'ondée ; tous les marchands qui bordent les boulevarts s'en prennent à l'omnibus. Ils disent qu'il a détruit ce doux état de* far niente*, d'abandon, de divagation promeneuse que l'on nomme flânerie : or ce sont les flâneurs qui regardent les estampes et en achètent, qui ont soif et entrent au café, qui sont las et lisent un journal : ce sont les flâneurs que guettent ces dames bienveillantes qui errent en attendant leur déjeuner, leur dîner, leur souper. Il faut bien qu'elles viennent les chercher en omnibus.*

Notons qu'au contraire, à la Belle Époque, les bureaux d'omnibus furent accusés d'être des lieux de repère pour ces dames par les milieux conservateurs, ce que confirmait d'ailleurs la presse de gauche (voir p. 122 et fig. 24, p. 124). Il y aurait donc bien un effet structurant de l'omnibus sur la prostitution, mais dans quel sens ? Plus généralement, les accusateurs sont souvent sûrs d'eux-mêmes et parfois prêts à étayer leurs allégations, comme dans ce texte de 1844, signé du journaliste Horace Raisson[193] :

> *Nous ferons remarquer, et au besoin pourrions appuyer notre remarque de documens et de témoignages universels, que les omnibus ont tué à Paris le commerce de détail ; qu'en particulier, sur les boulevards, la ligne la plus étendue que les omnibus parcourent, la vente chez les détaillans est diminuée d'un*

[191] Say (H.), *Études sur l'administration de la Ville de Paris et du Département de la Seine*, Paris, Librairie de Guillaumin, 1846, p. 362.

[192] Fouinet (E.), « Un voyage en omnibus de la barrière du Trône à la barrière de l'Étoile », *in* Ladvocat (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Un*, Paris, Ladvocat, 131-1834, vol. 2, pp. 78-79.

[193] Raisson (H.), *Histoire de la police de Paris*, Paris, A. Levavasseur, 1844, pp. 307-308.

> *cinquième, et, dans quelques branches de commerce, d'un quart. Cela en économie sociale peut fort bien être regardé comme une vétille ; cependant, lorsque la vie de plus de vingt mille familles est intéressée dans une question, il est permis de remplacer des utopies commerciales par des faits positifs.*

Pour autant aucune étude ne permet de prouver l'effet négatif des omnibus sur l'activité des boulevards, et la disparition des plaintes à ce sujet durant la seconde moitié du XIX^e^ siècle laisse penser qu'elles se fondaient sur une peur traditionnelle de l'innovation plus que sur des éléments tangibles. L'articulation entre l'image des boulevards et celle du Madeleine – Bastille tendrait d'ailleurs plutôt à conclure sur une émulation entre ces deux objets urbains plutôt qu'à la ruine du premier par le deuxième.

Retenons surtout de ces textes du XIX^e^ siècle qu'il existe un constat, positif ou négatif, quant aux effets, avérés ou non, de l'omnibus sur la vie urbaine. Or, à en croire la littérature disponible, l'autobus n'a hérité que très furtivement de cette capacité à influencer la forme urbaine. Lors de sa motorisation, plusieurs observateurs ne doutent pas de son rôle structurant dans les pratiques parisiennes. Plus véloce et rapidement capable d'emporter plus de voyageurs, l'autobus est même perçu comme plus susceptible de laisser sa marque. En 1907, pour l'écrivain nationaliste Paul Adam, ce nouveau mode constituait « *une importante modification dans l'existence des citadins laborieux*[194]. » Tandis que la dénonciation des effets négatifs des omnibus automobiles alimentait de nombreuses discussions au Conseil municipal à la même époque, notamment sous la férule de Paul Escudier (voir pp. 174 et 177).

Néanmoins l'attention se concentre désormais également sur d'autres modes, notamment le métro. La nécessité d'une hiérarchisation des modes, pour la planification des transports, dont la doctrine s'échafaude à partir des années 1920, en particulier du fait de travaux comme ceux du conseiller général Henri Sellier, donne progressivement place à l'idée que seuls les modes ferrés ont un réel impact sur la forme urbaine (voir p. 214). Le métro est réclamé par les communes de banlieue, son extension participe, du simple fait de ses travaux, à la lutte contre le chômage des années 1930, et il est au rendez-vous des grands événements comme l'Exposition coloniale. L'autobus le fut également, mais vit ses lignes spéciales démantelées par la suite. Toutefois, en banlieue, l'idée d'un pouvoir structurant de l'autobus demeure encore vivante, notamment auprès des nouveaux habitants des zones encore mal reliées, pour qui il constitue un premier réseau capable d'attirer les autres éléments du confort urbain (voir p. 260). Mais l'idée des effets structurants de l'autobus se marginalise géographiquement et, donc, perd en visibilité.

Les Trente Glorieuses voient le triomphe de la doctrine des effets structurants des modes de transport. Un triomphe fondé sur le développement de l'automobile et du chemin de fer, sous la forme du RER, dans une logique de planification destinée à canaliser la forme

[194] Adam (P.), *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907, p. 283.

urbaine justement par les effets des modes de transport, combinés à ceux de l'outil foncier. L'autobus, à Paris comme en banlieue, a pour sa part disparu de ce discours, jusqu'à être jugé « *neutre vis-à-vis de l'urbanisme* » au début des années 1970 par les spécialistes du transport urbain Michel Bigey et André Schmider (voir p. 637)[195]. Constat encore plus sévère, dressé quelques années plus tard par un autre expert, Michel Barjansky[196] :

> *Le bus comme technologie est quasi-transparent et s'adaptera toujours. L'autobus est dans la ville. Si elle bouge, il bouge aussi. Dans la vie, les modifications de sa technologie sont quasiment sans impact sur l'histoire des représentations de l'espace et du temps. Depuis l'omnibus à chevaux ou le carrosse à cinq sols, le bus est dans la ville, il se propulse de façon différente peut-être, mais il est englué dans l'histoire ; il la subit mais ne la fait pas. Il pourra donc toujours s'adapter. [...] Il reste dans l'histoire un petit peu comme anecdote et il n'a jamais pu peser sur elle.*

Ainsi, la présence d'autres modes et leur propre faiblesse a réduit à néant le pouvoir structurant que l'expertise, technique ou politique, confère aux autobus. Avant toute analyse, cette synthèse historique tend à souligner le caractère extrêmement relatif de l'idée d'effets des modes de transport sur la ville, ainsi que l'importance du discours porté à leur sujet. Notre hypothèse est ainsi de montrer que l'autobus n'est pas intrinsèquement dénué de toute capacité à influencer son environnement mais que les éléments de contexte et d'évaluation expliquent grandement sa réputation de mode transparent. Ce qui peut également être lié à la nature des impacts de l'autobus qui peuvent être qualifiés d'effets structurants en creux.

Le réseau d'autobus, des effets structurants en creux ?

Avant d'analyser la nature des effets de l'autobus, il convient d'abord de revenir sur cette notion même. Jean-Marc Offner a montré en quoi ces fameux effets structurants des transports étaient en réalité en grande partie mythiques et produisaient surtout des effets politiques plus que sur le territoire[197]. Ce qui ne signifie pas que les transports n'exercent pas d'influence sur la forme urbaine mais que les discours annonçant leur capacité à organiser le tissu et les pratiques sont avant tout des volontés d'afficher une rationalisation des décisions politiques *a priori* plutôt que le reflet d'une quelconque capacité à prévoir ce que peut générer la création d'un nouvel axe de transport.

Par sa réputation de transparence, l'autobus se trouve donc rabaissé du fait d'éléments fantasmés, ce qui fonde l'ambiguïté de son rapport à l'urbanisme. Il présente ainsi un avantage certain, celui de ne pas vivre sur la « *mystification* » des effets structurants, qui servent à mettre en scène la rationalité sur laquelle les décideurs affirment fonder leurs choix, mais trouvent, sur le terrain, une concrétisation bien plus fragile, voire contes-

[195] Bigey (M.) et Schmider (A.), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, p. 42.
[196] Barjansky (M.), « Histoire, médias et transports », *Temps libre*, n° 10, 1984, p. 103.
[197] Voir Offner (J.-M.), « Les effets structurants du transport », *op. cit.*

table[198]. Avantage qui n'en est un que sur certains plans et se mue en défaut dans les sphères politiques et techniques. Autre atout de l'autobus qui pèse sur son destin plus qu'il ne le favorise, sa polyvalence. Les différentes figures de l'autobus ne facilitent pas sa reconnaissance, l'identification de ses performances ou son usage.

Le simple fait que les autobus se voient nier leurs effets structurants invite à s'interroger sur cette notion. Elle est en effet très liée à l'idée d'infrastructures, qui doivent porter, sinon incarner, ces effets. De ce point de vue, l'autobus s'est doté au long du XX^{e} siècle d'infrastructures toujours plus fournies, s'éloignant du modèle, très léger, de l'omnibus. Or, simultanément, l'idée d'effets des transports collectifs de surface sur la ville s'est effondrée. Au relativisme de la notion d'effets structurants, nous ajoutons donc un questionnement sur son fondement principal sur les infrastructures, qui ne pourrait être que la décalque, dans la conception des transports urbains, de l'influence du métro sur la vision des experts[199].

C'est donc en adoptant un regard différent de celui focalisé par les vitesses et débits qu'apparaissent les effets de l'autobus sur la ville. Signe incontestable que l'autobus exerce une réelle influence sur la vie urbaine, son absence est visible, notée et regrettée, lorsque l'exploitation est trop longtemps suspendue. L'évocation des « *imposants et sympathiques véhicules verts* » que les actualités cinématographiques de la Libération rapprochent d'« *une image de temps de paix* » fait ici écho au souhait de voir revenir les autobus exprimé par le militant anarchiste Miguel Almereyda au cours de la Première Guerre mondiale[200]. L'autobus contribuerait ainsi tout juste à composer le paysage banal et quotidien. Rien de plus, mais rien de moins. Ce qui nous incite à distinguer au moins trois canaux par lesquels l'autobus contribue à rendre la forme urbaine différente de ce qu'elle serait en son absence, en nous intéressant successivement aux pratiques, au jeu politique et à l'animation urbaine.

L'autobus a très nettement suscité des pratiques nouvelles ou favorisé certaines par rapport à d'autres. A ce sujet, l'exemple de la substitution du transport routier au réseau ferré sur la Petite Ceinture est très probant (voir p. 290). Le service nouveau d'autobus mis en place en 1934 a attiré sur cet itinéraire une clientèle nouvelle ou la même clientèle à des horaires et pour des motifs différents. Plus proche du cabotage de quartier et des déplacements non contraints, en dehors des raisons professionnelles et notamment atta-

[198] *Idem.*

[199] Des études récentes tendent pourtant à montrer que le rail et la route présentent la même attractivité, à niveau de service égal (voir Ben-Akiva (M.) et Morikawa (T.), « Comparing ridership attraction of rail and bus », *Transport Policy*, n° 9, 2002, pp. 107-116). Mais elles analysent plus le choix des voyageurs que celui de la techno-structure, qui est l'espace public sur lequel l'autobus connaît les plus grandes difficultés pour s'imposer. La mesure de l'attractivité respective des modes ferré et routier y est entendue du point de vue de la modélisation du choix modal, à partir d'analyses empiriques, c'est-à-dire dans une optique très techniciste laissant peu de place aux éléments sensibles, pourtant importants dans l'explication des comportements.

[200] FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973* ; Almereyda (M.), « Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janvier 1915.

chés aux loisirs, le PC a véritablement fait évoluer la physionomie de la ligne, par sa façon particulière de parcourir l'itinéraire, par ses qualités de proximité et ses défauts de capacité. La Belle Époque nous offre un autre exemple : les lignes motorisées maintenues ou rouvertes, alors qu'une toute nouvelle ligne de métro les concurrençait, n'ont pas nécessairement périclité, certaines ayant même connu une fréquentation florissante (voir pp. 165 et 166). Il existait donc bien un avantage comparatif, qu'il réside dans le tarif, le confort ou l'agrément, pour les voyageurs optant pour la surface à l'encontre du souterrain.

L'autobus a également joué un rôle indéniable de desserte de proximité, notamment au cours de l'entre-deux-guerres lorsque la capillarité du réseau était maximale (voir fig. 140, p. 706). Sa présence, au cœur de chaque quartier et sur une longue période quotidienne a participé de l'assimilation progressive des véhicules automobiles en ville et d'une habitude prise par les Parisiens de se déplacer en transports en commun. Enfin, en dehors de son rôle de desserte purement restreinte au territoire *intra muros*, l'autobus a également offert à de nombreux Parisiens la possibilité de sortir le dimanche, au bois, au stade ou en Île-de-France et plus loin encore. Possibilité qui est vite entrée dans les mœurs comme en témoigne le succès de ces services spéciaux (voir p. 222).

Mais ce n'est pas que sur les pratiques des voyageurs que peut se lire l'impact de l'autobus sur la vie parisienne. Il a également exercé son influence dans le champ politique. Tout d'abord à ses dépens lorsque des mouvements d'opposition se créent, lors de la motorisation ou lors de l'introduction de nouveaux objets, notamment les couloirs réservés des années 1960. Mouvements locaux, repris par certains élus à la Belle Époque, ou plus généraux mais moins politisés, comme l'opposition du *lobby* automobile à la politique conduite par le préfet de police Maurice Grimaud (voir p. 578)[201]. Au sein même de la techno-structure parisienne, formée des experts du Département de la Seine et de la Préfecture de police, l'autobus a constitué un frein partiel à la politique d'aménagement automobile de Paris, menée au cours des années 1950-1960, comme nous l'avons illustré par l'étude fine des modifications apportées aux carrefours, sens uniques et stationnement (voir p. 460). Plus généralement, le réseau d'autobus *intra muros* a également agi comme révélateur de la congestion croissante. Non que les automobilistes n'étaient pas conscients de ce problème, mais par son impact sur les finances publiques et les variables simples qu'il donnait à mesurer, comme sa vitesse commerciale, l'autobus a contribué à donner une visibilité au problème majeur de l'enlisement global du système de mobilité automobile parisien. Enfin, toujours sur le plan politique et institutionnel, l'autobus a joué, jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, un rôle de contrepoids à la figure du métro. Pour la puissance publique, recourir à deux prestataires de taille comparable, la STCRP et la CMP, fut la garantie de disposer d'une marge de manœuvre supplémentaire par rapport à la situation

[201] Le préfet de la Région parisienne, Maurice Doublet, signale ainsi dès les années 1970 des effets d'opposition locale aux couloirs réservés que les politistes contemporains qualifieraient de *nimby* (Doublet (M.), *Paris en procès*, Paris, Hachette, 1976, p. 257).

d'un exploitant unique, mais au prix de nombreuses incohérences et difficultés.

Enfin, l'influence de l'autobus sur la ville se ressent également par le rythme et l'animation qu'il contribue à créer. Ce point est régulièrement relevé, notamment par les élus locaux, le plus souvent pour défendre une ligne desservant leur circonscription. C'est l'idée avancée en 1935 par le conseiller républicain modéré Georges Pointel en faveur des lignes E (Madeleine – Bastille) et AK (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon), menacées de suppression par l'ouverture de nouvelles lignes de métro : « *nos grands Boulevards, jadis si animés et si commerçants, n'ont déjà plus tant de vie, qu'il faille encore faire disparaître sous terre une partie de la circulation. [...] Les deux lignes disparues - le quartier verrait un nouvel amoindrissement de valeur commerciale*[202]. » Telle est, également, l'idée de la conseillère gaulliste Janine Alexandre-Debray en 1959[203] :

> *La rue de la Chaussée d'Antin, dans sa partie comprise entre les grands boulevards et le boulevard Haussmann, est devenue une rue triste. Le trafic y est peu intense et l'éclairage public parcimonieusement distribué. Alors que les voies environnantes sont trop encombrées et heureusement illuminées, la rue de la Chaussée d'Antin est en train de dépérir. Il suffirait sans doute de détourner de la place de l'Opéra quelques-unes des lignes d'autobus qui l'embouteillent et de faire passer les voitures, par exemple, par la rue Louis-le-Grand [...], puis par la rue de la Chaussée d'Antin [...].*

Signe de cette contribution de l'autobus à l'animation urbaine, le bruit du Renault TN a ainsi intégré le patrimoine sonore industriel, au même titre que celui du moteur de la 2 CV[204]. Mais, la meilleure illustration du rythme que l'autobus donne à la ville a été écrite par Georges Perec depuis un café sur la place Saint-Sulpice en 1974[205]. L'autobus, par les différentes lignes desservant la place, y fait figure de trame de fond, probablement le principal objet récurrent de *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, qui se veut une observation des éléments urbains passant habituellement inaperçus. Quel est ce rythme de l'autobus ? A la fois une cadence régulière, sans se référer toutefois à l'horaire, contrairement au chemin de fer, par exemple, et une plongée dans le passé, puisque nombreux sont les auteurs à souligner que naviguer en autobus, c'est naviguer dans les souvenirs[206].

Cette multiplicité des rythmes de l'autobus, combinée à la variété des effets qu'il porte sur la ville, illustre la relation étroite qui lie ce mode de transport avec le territoire qu'il dessert. Autant d'éléments qui le rapprochent de la marche, notamment par sa faible vitesse dans la seconde moitié du XX^{e} siècle[207]. Ce qui rappelle l'échelle de l'adhérence sur

[202] Lettre de Georges Pointel au préfet de la Seine du 22 novembre 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/28) (voir p. 1089).
[203] *BMO*, 22 janvier 1959.
[204] Frain de la Gaulayrie (Vianney), *Étude sur la perception acoustique des moteurs à explosion*, DEA de musicologie, sous la direction de Geneviève Mathon, Université de Tours François Rabelais, 2002, 54 p.
[205] Perec (G.), *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Paris, Christian Bourgois, 1983, 59 p.
[206] Voir, par exemple, Demouzon (A.), *Chagrin d'amour, autobus 83*, Paris, Eden, 2003, *passim*. Déjà, l'évocation de l'impériale renvoyait aux amours passées, comme dans la chanson *Sur l'impériale* datant de l'entre-deux-guerres (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 195).
[207] Sur cette idée, voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 21.

laquelle l'autobus dans sa forme dominante standardisée n'a toutefois eu cesse de dégringoler depuis la fin de l'omnibus hippomobile (voir p. 21). Autobus et marche partagent en effet l'image *a priori* de modes sans influence sur la forme urbaine. Il n'en est pourtant rien, comme nous avons voulu le montrer pour le premier et comme nous le supposons pour la seconde. Toutefois, les effets de ces modes ne relèvent-ils pas de ce que nous qualifierons d'influence en creux ? Une influence qui se fait surtout sentir par son absence, plus qu'elle ne marque les observateurs par sa présence ? Celle d'un caméléon qui ne se ferait remarquer que lorsqu'il n'a pas su adopter la couleur de son environnement ?

L'autobus nous semble donc avoir réellement su développer son propre mode de navigation dans l'espace parisien, en jouant de sa capacité à présenter différents visages, parfois contradictoires. Cette attitude est toutefois largement dominée par le fait qu'il a surtout agi en répondant à une sollicitation, plus qu'en devançant les tendances. Se retrouve ainsi l'idée d'un retard sur la forme urbaine. Il a donc déployé un complexe dont la puissance est telle qu'il est parvenu à en faire oublier que l'autobus a, lui aussi, participé de la constitution de la vie parisienne et su plus d'une fois adapter la ville à ses besoins, notamment lorsqu'il les partageaient avec d'autres, comme l'illustre l'histoire des couloirs réservés.

Son évolution sous contrainte lui a toutefois offert l'occasion de développer des signes particuliers et un rapport à l'espace tout à fait spécifique. Autant d'éléments qui ont alimenté son identité, telle qu'elle peut être perçue de l'extérieur, par le piéton, l'automobiliste ou le décideur politique. Néanmoins ce pan de l'histoire de l'autobus à Paris se trouve en réalité complété par la constitution parallèle d'une culture à bord même des véhicules. Culture partagée par les voyageurs et agents, pour partie héritée du XIX^{e} siècle et mettant également en jeu la notion d'un espace public, cette fois-ci celui du véhicule, pris dans un mouvement de banalisation inverse de celui de la voirie parisienne.

Chapitre 10
L'identité de l'autobus parisien, une plate-forme sur la ville

La longue histoire de l'omnibus puis de l'autobus à Paris explique qu'ils aient fait naître une riche culture depuis le milieu du XIX^{e} siècle[1]. L'omnibus, rapidement supplanté par l'autobus, est toutefois parvenu à laisser une marque pérenne sur son successeur motorisé. Nous proposons de voir cette culture comme intrinsèquement liée à la forme qu'adopte le système, c'est-à-dire à sa configuration spatiale interne et à sa place sur l'espace public. Ce pan culturel relève donc autant des sphères décisionnelles et de conception que des différentes personnes prenant l'autobus, le faisant fonctionner ou s'y opposant. En outre, à ces éléments spatiaux, signes d'une véritable culture de l'autobus en ville, vient s'ajouter une construction historique de long terme, celle de la culture du voyageur parisien, faite de mémoire, d'initiation et de valeurs particulières. Nous avançons ici l'hypothèse que le fait que la plate-forme arrière se soit imposée comme le signe de reconnaissance privilégié de l'autobus à Paris n'est pas fortuit mais traduit l'art de se déplacer en ville que suppose le système dans son ensemble.

C'est d'abord à bord que se forgent les spécificités de l'autobus à Paris, du fait de la configuration des lieux, de la confrontation des voyageurs, des règles, explicites ou tacites, qui s'y appliquent et de leur évolution. C'est également plus largement dans l'environnement urbain que la culture de l'autobus parisien puise ses principaux éléments. Il alimente des récits, notamment historiques, impose un apprentissage à qui entend l'utiliser et, enfin, traduit un choix en faveur de l'agrément individualisé contre d'autres valeurs qui peuvent être la vitesse ou la massification. Enfin, les éléments spécialement culturels de l'autobus parisien ressortent par une confrontation avec l'analyse du cas londonien.

Effectivement, Londres et Paris sont constamment présentes dans les esprits et les écrits des acteurs du monde du transport de chaque côté de la Manche. Pour autant, comme le notent les historiens Theo Barker et Michael Robbins à propos de la volonté des actionnaires français de la CGO d'appliquer leurs méthodes à la LGOC, « *les Français avaient supposé que ce qui pouvait être fait à Paris pouvait être reproduit à Londres : ce*

[1] Une telle affirmation serait plus courante pour ce qui est de l'automobilisme. Pour une analyse de cette culture, voir Flonneau (M.), *Les cultures du volant XX^{e}-XXI^{e} siècles. Essais sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008, 219 p.

n'est pas la dernière fois dans l'histoire des transports que cette erreur était commise[2]. » Il existe en effet deux cultures bien différentes de l'autobus à Londres et à Paris qui finissent par donner à un même terme, *autobus*, deux significations distinctes. Ces deux objets prennent effectivement des places différentes dans la culture des décideurs, techniciens et voyageurs, dans leur relation au territoire et dans leur rapport à la ville et son image en général.

I. A bord : rencontres, règles et pratiques dans un espace en voie de banalisation

L'autobus comme véhicule est un objet concret qui accueille à son bord des voyageurs et employés. Il est donc avant tout un lieu de rencontres, de confrontation de citadins venus d'horizons *a priori* variés. Confrontation que l'exiguïté des lieux peut exacerber, ce qui est une des spécificités de l'espace public qu'est l'autobus. C'est donc un arsenal de règles permettant cette cohabitation et le bon fonctionnement du service dont le système des transports de surface s'est doté et avec lesquelles doivent composer les agents à bord. Toutefois, l'hypothèse que nous défendrons ici est que la configuration du lieu lui-même n'est pas neutre et qu'elle entre en interaction avec les pratiques et la conception du service rendu. A savoir qu'un autobus où l'on entre par l'arrière et où l'on prend le temps de monter à l'impériale tout en étant sûr d'être assis est très différent d'un autobus où la montée se fait par l'avant, sans accueil, et où les places assises se font rares. L'étude de l'évolution du matériel, que ce soit dans ses capacités techniques, sa configuration spatiale ou ses aménagements intérieurs, enrichit notre compréhension des usages de l'autobus tout au long du XX^{e} siècle en permettant de déceler les évolutions de long terme quant aux cadres physiques et sociaux du voyage.

A. Un transport en commun

La notion de transport en commun sous-tend l'histoire de l'autobus à Paris, puisqu'il ne s'est jamais écarté de cette caractéristique. Par essence collectif, il est donc un lieu où chacun se retrouve confronté à d'autres, inconnus ou non. L'omnibus, comme les passages couverts ou les boulevards, était déjà l'un des lieux de rencontres les plus mis en scène au XIX^{e} siècle (voir fig. 150, p. 751). La configuration même des lieux, très exigus à l'intérieur comme à l'impériale, imposait effectivement une proximité inédite, renforcée par les nombreux incidents survenant lors du déplacement et suscitant discussions et commentaires. L'écrivain Guy de Maupassant a ainsi décrit comment l'impériale d'un

[2] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 1, p. 88. Traduction personnelle de la version anglaise : « *The Frenchmen had assumed that what could be done in Paris could be reproduced in London : not the last time in transport history that this error has been made.* »

omnibus pouvait se transformer en véritable lieu de débat, les voyageurs se mêlant aux conversations des uns et des autres et finissant par adopter, tous ensemble, un sujet de discussion commun et animé[3].

Fig. 150 – *Photos mises en scène sur un décor d'omnibus Madeleine – Bastille (*ca. *1900)*[4]

Mais l'omnibus est avant tout perçu comme un lieu de rencontres amoureuses, voire de perdition pour l'honneur des jeunes filles, puisqu'il mêle l'ensemble des groupes sociaux, sans réelle distinction, et crée ainsi des situations nouvelles[5]. La réputation est ancienne et perdure jusqu'à la Belle Époque, comme sous la plume du chansonnier, Cadet-Lablague[6] :

Vous qui courez après les aventures,
N'regardez point ceci comm'un rébus.
Pour en trouver, prenez donc ces voitures,
Que dans Paris on nomm' des omnibus...

[3] de Maupassant (G.), « Les dimanches d'un bourgeois de Paris », *Le Gaulois*, 31 mai-18 août 1880. Le mécanisme d'émergence de la parole et d'attribution de rôles à chacun des protagonistes a été analysé par le sociologue Hervé Thomas (Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface : professionnels et usagers*, thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Pierre Bouvier, Université Paris X Nanterre, 2000, pp. 6-7).

[4] Collection personnelle.

[5] En atteste ce dialogue imaginaire de 1839 :

> *– A propos de l'honneur des maris, que pensez-vous, demanda mon provincial, de l'omnibus considéré relativement à la vertu des femmes ?*
> *– Considérée sous le point de vue de la vertu des femmes, et par conséquent de l'honneur des maris, répondis-je, l'invention des omnibus m'a toujours semblé contraire aux mœurs, comme l'invention de la garde nationale ; à mon avis, la garde nationale et les omnibus sont les deux inventions les plus immorales de notre siècle, qui ne s'en fait guère faute.*
> *– Quant aux omnibus, ils sont jusqu'à présent moins immoraux que la garde nationale : ils ne poussent pas l'adultère aussi loin ; mais ils ne laissent pas que d'avoir bien des peccadilles à se reprocher. L'omnibus protège surtout les commencements d'intrigues ; et les passions naissent, se développent et se communiquent dans son sein avec une grande facilité. [...] Par exemple, voulez-vous que je réponde, et d'une bonne façon, à cette petite brune à l'œil vif et agaçant qui nous lance continuellement des œillades coquettes ? Nous avons bien une demi-heure à jouer de la prunelle, prélude et accompagnement indispensables. Dans quelques minutes je presserai doucement entre mes pieds son joli petit pied mignon chaussé de satin, et peut-être daignera-t-elle n'y pas faire attention. Je puis facilement lui rendre de petits services que la politesse ne permet pas de refuser : par exemple, transmettre son argent au conducteur et lui donner en échange le billet de correspondance qu'elle a demandé, ce qui vaut un regard, un sourire, un remerciement et un brin de reconnaissance ; je lui indiquerai sa route ; rien ne m'empêche de lier conversation avec elle, de lui parler d'émeute à propos de rues dépavées ; et, de l'émeute au cœur, je trouverai bien quelque chemin ; je la soutiendrai quand elle sortira d'omnibus, et à peine aura-t-elle fait plusieurs pas dans la rue que je courrai bien vite après elle pour lui remettre une ombrelle, un gant, un mouchoir, une bourse ou un petit paquet oubliés par mes soins dans l'omnibus ; si l'affaire n'est pas avancée à ce point que je puisse offrir mon bras décemment, je me contenterai de la suivre pour savoir son adresse et le reste ; et voilà une connaissance entamée. Avouez que les omnibus sont de dangereux scélérats !*
>
> (*Les belles femmes de Paris*, Paris, 1839, pp. 327-331)

[6] Avisse (A.), « Adieu à Madeleine – Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939 (texte complet p. 1091).

Dans l'imaginaire parisien, l'omnibus est donc simultanément le lieu où se forment de nombreux couples et celui de l'adultère, notamment *via* les bureaux de correspondance à la renommée sulfureuse (voir p. 122)[7]. Une réputation dont hérite l'autobus, si bien que certaines autorités morales estiment nécessaire d'intervenir, encore au cours de l'entre-deux-guerres[8] :

> *L'évêque de QUIMPER et LEON, Mgr DUPARC vient de publier un mandement qui fait sensation. [...] Les propriétaires d'autocars où jeunes gens et jeunes filles "s'[entassent] sans la moindre retenue", ce qui est une occasion prochaine de pêché mortel sont condamnés [...], ainsi que leurs clients. En application de ces décisions, le clergé a adressé des mises en demeure du haut de la chaire et par visites individuelles, à tous les commerçants intéressés les invitant à se soumettre.*

Malgré ces réticences, le thème de la rencontre en omnibus est repris jusqu'aux périodes les plus récentes, mais de façon moins marquée, l'autobus n'étant plus le rare lieu de mélange social d'une société qui s'est massifiée[9]. Les voyageurs montés à bord sont confrontés, très concrètement à de multiples émotions et sollicitations sensibles, physiques, orales ou olfactives souvent liées à la présence d'autres voyageurs[10]. Comme l'illustre la prose de l'écrivain Marcel Jouhandeau, le voyageur d'autobus peut se trouver nez-à-nez avec un autre citadin, aux idées politiques, philosophiques ou religieuses aux antipodes des siennes, exprimées à haute voix, l'autobus étant un lieu de discussion[11]. Ce même auteur, qui affirmait également en 1956 que « *s'il [perdait sa] bibliothèque, [il aurait] toujours le métro et l'autobus. Un billet le matin, un billet le soir et [il lirait] les visages*[12]. » Prendre un transport en commun revient donc, involontairement ou non, à se confronter à l'altérité.

[7] Par exemple, le rondeau *Un mari par correspondance* du chansonnier et dramaturge Lucien Delormel, du parolier Gaston Villemer et du compositeur Lucien Collin met en scène deux passagers qui finissent par se marier (*Le patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, p. 194). Plus rares sont les récits décrivant l'omnibus comme un moyen employé par l'un des deux époux pour se débarrasser de l'autre, au moins temporairement. A notre connaissance, seul Guy de Maupassant a ainsi inversé l'idée courante de l'omnibus comme lieu de rencontres (de Maupassant (G.), « La dot », *Gil Blas*, 9 septembre 1884). Il y avait pourtant lui-même sacrifié (de Maupassant (G.), « Le père », *Gil Blas*, 20 novembre 1883).

[8] « L'évêque de Quimper et Léon condamne de façon absolue les danses modernes », *Le Matin*, 24 mars 1932. Sur les rapports entre automobile et religion, voir notamment Lagrée (M.), « Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900-vers 1960) », *in* Garçon (A.-F.) (dir.), *L'automobile. Son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, pp. 89-100 et Lagrée (M.), « Dieu et l'automobile », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, pp. 111-119.

[9] Voir, par exemple, FI, *RATP, liaisons spéciales* (1988). Si la figure de la rencontre en autobus est régulièrement mise en scène, elle peut s'avérer moins tangible, comme celle que vit le héros de l'écrivain Alain Demouzon, qui se prend à rêver que « *toutes les ombres de son passé s'embarquaient à leur tour dans l'autobus 83...* » (Demouzon (A.), *Chagrin d'amour, autobus 83*, Paris, Eden, 2003, p. 36). La rencontre peut également impliquer une voyageuse et un machiniste, comme dans un fait divers de 1985 (Mangetout (P.), « Les amants diaboliques de la ligne 74 », *Libération*, 13 octobre 1987).

[10] Le dramaturge Eugène Labiche a mêlé les deux volets de la rencontre en omnibus, dans ce récit de Fadinard, personnage d'*Un chapeau de paille d'Italie* : « *vous êtes-vous trouvé quelquefois en relations avec un porc-épic ? Tel est mon beau-père !... J'ai fait sa connaissance dans un omnibus... Son premier mot fut un coup de pied... J'allais lui répondre un coup de poing, quand un regard de sa fille me fit ouvrir la main... et je passai ses six gros sous au conducteur...* » (Labiche (E.), *Théâtre*, Paris, Bordas, 1992, vol. 1, p. 316).

[11] En 1956, Marcel Jouhandeau fait ainsi part d'un échange entre un enfant et sa mère qu'il dit avoir entendu a bord d'un autobus alors que venait de monter « *un nègre* » à bord :

« *– Il n'est pas beau.*

– Si, mon petit, dans son pays. »

(Jouhandeau (M.), *Nouvelles images de Paris* suivi de *Remarques sur les visages*, Paris, Gallimard, 1956, p. 19)

[12] *Ibid.*, pp. 137-138.

Dans le cas de l'autobus parisien, la confrontation, parfois au sens violent du terme, débute généralement au point d'arrêt, jusqu'à la normalisation des relations entre voyageurs, dans le dernier tiers du XX^{e} siècle, par la levée du *complet*[13]. Cette même évolution, a transféré à bord l'apogée de la confrontation, celle devant déboucher sur l'obtention d'une place assise, alors que le *complet* garantissait à chaque voyageur à l'intérieur d'en disposer. En période de forte tension, comme lors de la guerre d'Algérie, la confrontation peut d'ailleurs se muer en réelle épreuve de violence pour certains Algériens qui furent abattus à bord d'autobus (voir p. 496).

Ainsi l'omnibus puis l'autobus sont-ils des lieux où se mêlent de multiples strates de la société parisienne. Comme l'a noté l'écrivain Édouard Gourdon dès 1841 la société de l'omnibus n'est autre que la société dans son ensemble[14] :

> *Je cherche une personnification de la société, je la trouve entière, vraie et juste, avec ses anachronismes, ses non-sens, son crétinisme, sa sottise et son amour-propre, dans l'omnibus. L'omnibus est un échantillon d'autant plus fidèle qu'il varie sans cesse. C'est un miroir où toutes les silhouettes, grandes et petites, sombres et bouffonnes, viennent se décalquer, où le ridicule et ses mille nuances se montrent de grandeur naturelle, de pied en cap. Tout le monde passe par l'omnibus.*

Ce constat fut confirmé, y compris après la motorisation de la Belle Époque, par différents observateurs. Le spécialiste des transports Claude Lucas, qui entendait mener une étude sociologique sur les transports juste avant la Grande Guerre, a constaté que « *les moyens de transport sont ainsi devenus le terrain de rencontre des diverses catégories sociales séparées, dans le courant de la vie quotidienne, par tant de barrières réelles ou conventionnelles*[15]. » La massification des transports publics, que connaît le Paris des années 1900-1914 ne peut qu'accentuer le caractère de lieu de confrontation de ces services. Témoin de cette diversité des passagers, la grille des tarifs spéciaux de la CGO, qui prévoit des réductions pour certaines catégories de voyageurs, par exemple les Franciscains ou les animaux[16].

Lieu de rencontres, l'autobus n'est toutefois pas supposé être un lieu ouvert à tous : les passagers en état d'ébriété ou portant des vêtements malpropres en sont théoriquement exclus par l'ordonnance du préfet de police du 30 juillet 1913. Autre réserve sur le rôle des transports en commun comme moteur de la mixité sociale, ce sont également eux qui ont rendu possible une répartition spatiale des groupes sociaux qu'ignorait la ville

[13] Comme l'explique le philosophe Pierre Sansot, c'est dès le point d'arrêt que se forme le groupe des voyageurs, soudés par l'attente (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, p. 277). A Londres, TFL s'intéresse d'ailleurs au comportement des voyageurs à l'arrêt (voir Hall (S.) et Desyllas (J.), « Bus stops. How people actually use them and the implications for design », *European Transport Conference*, 2006, 31 p.).

[14] Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, Paris, Terry, 1841, p. 95.

[15] Lucas (C.), *Les transports en commun à Paris, Étude économique et sociale*, Paris, Jouve, 1914, p. 194. Il poursuit, avec condescendance, en constatant qu'« *aussi bien que nos grand'mères ou nos grands-pères, nous pouvons faire nous-mêmes, et sans intermédiaire, la charité, nous déranger et remettre nos offrandes de la main à la main ; il nous suffit pour cela de prendre le Métropolitain ou l'autobus* » (*ibid.*, p. 196).

[16] *Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 73.

pré-industrielle, bien plus mixte de ce point de vue. Il y aurait donc là un effet inverse et de long terme quant à la capacité des transports publics à mêler les strates sociales.

Néanmoins, il n'en demeure pas moins que l'autobus est un espace socialement perméable, puisque rendu accessible à tous, depuis la baisse tarifaire de 1910 et malgré les hausses suivantes. C'est également un espace socialement fréquenté par de nombreuses strates sociales, qu'il est difficile de quantifier mais dont la diversité est lisible dans les courriers de voyageurs conservés. Cette ouverture et cette mixité se sont accentuées depuis l'ère hippomobile et peuvent être considérées comme étant l'un des effets de la motorisation.

Cette perméabilité sociale s'accorde d'ailleurs avec la grande ouverture du véhicule sur son environnement et d'autres formes de perméabilité. L'autobus l'est aux sons de la ville, même si les heurts des pavés gênant les discussions à bord des omnibus se sont tus, comme aux rumeurs de la cité, et ce, contrairement au métro qui produit une ambiance sonore spécifique : en 1909, ne discute-t-on pas de l'affaire Fransisco Ferrer jusque sur les impériales des omnibus, rappellent les historiens Yvan Combeau et Philippe Nivet ?[17] En revanche, la perméabilité aux saisons se tarit avec la modernisation progressive des véhicules, qui, de ce point de vue, se referment peu à peu sur eux-même pour mieux protéger agents et voyageurs[18].

L'autobus comme transport en commun s'est trouvé contraint de se doter de règles lui permettant de faire face à l'afflux de voyageurs, aux origines variées et aux attitudes et attentes parfois contradictoires. En cela, il s'est largement fondé sur l'expérience antérieure de l'omnibus, forte de 80 années d'exploitation.

B. Règles et savoir vivre, le théâtre explicite et tacite de l'autobus

C'est effectivement au cours du XIX^{e} siècle, à bord des omnibus hippomobiles, que s'est forgé le monde des règles qui inspirèrent celles des autobus à Paris. Un monde dont l'écrivain Jules Romains jouait, rapprochant le fait de prendre l'autobus à l'idée de savoir se comporter dans un monde de règles, reflétant une image sociale, qu'elles soient respectées ou transgressées, et ce dès le début des premiers autobus (voir p. 1082). La compréhension de ce monde impose donc un retour historique sur l'omnibus et se trouve facilitée par l'analogie entre autobus et théâtre.

Ce parallèle est anciennement ancré dans la description sociale des transports en com-

[17] Combeau (Y.) et Nivet (P.), *Histoire politique de Paris au XX^{e} siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, pp. 47-48.

[18] Certains tramways présentaient d'ailleurs un caractère saisonnier parfaitement assumé en remplaçant les voitures fermées par des voitures ouvertes l'été (Robert (J.), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, pp. 348-351). Sur la perméabilité des autobus aux intempéries, voir le carton ARATP, 99/1.

mun, ses premières mentions datant de la Monarchie de Juillet[19]. Il a trouvé son explicitation théorique avec les travaux du sociologue Erving Goffman, publiés au cours des années 1960, puis introduits dans le monde des transports parisiens par son traducteur Isaac Joseph[20]. Il consiste à concevoir les interactions sociales comme des représentations théâtrales reposant sur quatre piliers : les expressions explicites, par le langage, les expressions indirectes, par le geste, les objets et le décor. Dès lors, toute représentation contribue à produire un sentiment de réalité, ce qui est le rôle du receveur, de l'uniforme du machiniste ou de la couleur, habituelle, de l'autobus. De même, si le véhicule est la scène de ce spectacle, les coulisses en sont les dépôts, de moins en moins visibles *intra muros*, mais où les agents se retrouvent entre eux. Ainsi, l'ensemble des passagers joue un rôle selon certaines règles données par ce cadre particulier qu'est l'autobus.

Pour reprendre l'analyse d'Erving Goffman, deux types de règles s'appliquent aux passagers de l'autobus, voyageurs et agents : les « *règles substantielles* », correspondant aux interdits explicites, et les « *règles cérémonielles* » exprimant la valeur attachée par un individu aux autres et à lui-même[21].

Ne pas parler au machiniste, ne pas descendre en marche, présenter ses tickets au receveur ou montrer sa *Carte orange* sont autant de règles substantielles qui évoluent au gré de la forme du véhicule, de la tarification ou de la présence d'un receveur à bord mais qui se fondent sur un arsenal permettant le contrôle de la masse des passagers, déployé dès les années 1830[22]. Comme l'explique le philosophe Pierre Sansot, « *tous ces* interdits *[confirment] le sérieux à demi joué du voyage*[23]. » Jusque dans ses règles, l'autobus est dans l'ambiguïté entre le système technique froid aux lois d'airain et une certaine permissivité, puisque nombre de voyageurs parlèrent au machiniste ou montèrent et descendirent en marche[24]. Mais la transgression par quelques uns de certaines règles ne signifie pas que les plus importantes ne sont pas suivies à la lettre par le plus grand nombre. S'il est difficile d'estimer directement le respect des règles, il semble que, malgré l'idée, régulièrement exprimée par les contemporains, qu'elles le seraient de moins en moins, elles jouissent,

[19] La comparaison remonte aux tous débuts des omnibus comme en atteste ce texte de la première moitié des années 1830 :

> *L'omnibus, c'est la vie, le monde, le public, l'homme ; c'est tout : le latin le dit. Ah ! que ne peut-on, au lieu de ces immobiles planchers où des hommes presque immobiles, quant à l'ame, viennent chanter l'opéra et déclamer l'alexandrin, que ne peut-on nous donner des représentations d'omnibus ! [...] O théâtre ambulant, comédie roulante, tu n'as pas besoin de souffleurs, la nature en sert à tes acteurs ! Ils n'ont point de fard, de déguisement : ils sont spectateurs les uns des autres, ils jouent leurs rôles en se voyant jouer, toujours comme dans le monde, et tous ils paient trente centimes pour amuser le public et pour s'amuser. Quelle meilleure école dramatique que l'omnibus ? Là, langage simple et naturel, péripéties inattendues, catastrophes soudaines, entrées et sorties motivées s'il en fut ; c'est toujours pour aller quelque part. Un débiteur va se trouver nez à nez avec son créancier qu'il fuyait depuis un an. [...] Ce n'est là qu'un coin du vaste répertoire-omnibus, et, en vérité, un savant nous ayant démontré qu'il existait des voitures à cinq sous du temps de Molière, je suis persuadé qu'il y allait souvent.*

(Fouinet (E.), « Un voyage en omnibus de la barrière du Trône à la barrière de l'Étoile », *in* Ladvocat P.-F. (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Un*, Paris, Ladvocat, 1831-1834, vol. 2, pp. 61-62)

[20] Voir Goffman (E.), *Les cadres de l'expérience*, traduction d'Isaac Joseph, Paris, Les éditions de Minuit, 1991, pp. 132-159 et Nizet (J.) et Rigaux (N.), *La sociologie de Erving Goffman*, Paris, La découverte, 2005, pp. 19-32.

[21] *Ibid.*, p. 34.

[22] Voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 130.

[23] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 299.

[24] L'interdiction faite aux femmes de monter à l'impériale illustre l'ambiguïté de ces règles (voir p. 43).

finalement, d'un assez bon respect, qui assure le bon fonctionnement d'un système brassant des millions de voyageurs[25]. Certes les écarts à la règle marquent plus les esprits et peuvent paraître dans la presse, mais rappelons que même lorsque la RATP estime que la fraude est élevée, autour de 15 % à la fin du XX^{e} siècle, ce sont 85 % des voyageurs qui sont en règle[26]. Quant aux taux de fraude mesurés par la STCRP, ils sont bien moins élevés (voir p. 242).

Les règles substantielles sont affichées à bord, depuis l'époque des omnibus. Mais elles sont également rappelées par d'autres voies, de la réprimande d'un agent aux actualités cinématographiques. Un petit film de juin 1941 met ainsi en scène l'acteur Bernard Blier jouant un piéton se comportant systématiquement de façon contraire aux règles de vie sur l'espace public et dans les transports[27]. En ce qui concerne, l'autobus, il ne le voit pas arriver au point d'arrêt où il lit son journal, puis court pour le rattraper, sans tenir compte de la circulation, et parvient à sauter sur la plate-forme, ce qui donne lieu à une rare vue prise depuis l'intérieur de l'autobus. Sans payer, il finit par descendre en marche au risque de se faire écraser par une automobile. Le moment historique du rappel aux règles est probablement lié, en l'occurrence, à la surcharge des rares autobus alors en circulation, de même qu'à l'atmosphère pétainiste de l'Occupation. Ce film ne fait pourtant probablement que rendre explicite la volonté partagée par les exploitants successifs de normaliser les comportements des voyageurs[28].

Les règles cérémonielles sont tout aussi essentielles à la vie de l'autobus et contribuent à l'explication des comportements des passagers. La règle la plus importante pour Erving Goffman est celle du « *maintien de la face* » consistant à simultanément ne pas perdre la face et ne pas la faire perdre aux autres[29]. Autre règle, selon Erving Goffman, celle de l'engagement qui édicte que les relations sociales ne nécessitent pas toujours une interaction verbale et peuvent se contenter d'attitudes corporelles. L'exemple typique est celui de l'attente au point d'arrêt : chacun doit alors conjuguer une attention nécessaire à porter à la situation et une inattention polie envers les autres personnes attendant l'autobus[30]. Enfin, dernière règle de premier plan, celle de ce qu'Erving Goffman nomme les « *apparences normales* » qui impose à chaque passager de se présenter sous un visage rassurant, désarmant toute inquiétude de la part des autres ; ce peut être tout simplement le port

[25] Sur la vision contemporaine du respect des règles, voir l'exemple de la perception d'une fraude qui serait en hausse au début des années 1990 (*Les contrôles dans le réseau RATP (vague 1 : printemps 1991)*, Paris, SOFRES, juin 1991, vol. 1, p. 55).

[26] D'après le PDG de la RATP en septembre 1994, Jean-Paul Bailly, « *le taux de fraude sur le métro est d'environ 7 %, sur le RER de 10 %, sur le bus de plus de 16 %. Il est en augmentation, notamment sur le bus, où il peut atteindre, sur certaines lignes, des proportions insupportables. Cela représente un enjeu financier annuel de 650 MF [(120 millions d'€ de 2006)]* » (Bailly (J.-P.), « Vers une nouvelle génération de service public », conseil d'administration de la RATP, 30 septembre 1994, pp. 21-22).

[27] Voir, par exemple, INA, *Les actualités mondiales*, 6 juin 1941.

[28] La CMP envisagea de reprendre ce type de communication par voie cinématographique dès la Libération (voir p. 1104).

[29] Nizet (J.) et Rigaux (N.), *La sociologie de Erving Goffman*, *op. cit.*, p. 35.

[30] *Ibid.*, p. 43.

de l'uniforme par les agents, attendu, consciemment ou non par tout voyageur montant à bord, ou la possibilité laissée à l'exploitant de refuser l'accès à un voyageur ivre, en accord avec l'ordonnance du préfet de police du 30 juillet 1913[31]. Cette règle des apparences touche à la question de la normalisation des comportements.

S'il est un lieu de rencontres, l'autobus est donc au moins autant un lieu d'évitement, d'abord physique, parfois social, s'opérant selon des règles tacites, comme celle imposant aux plus jeunes de laisser leur place aux plus âgés. Elles ont joui d'un respect suffisant pour perdurer[32]. Ainsi, même si l'esprit frondeur des Français, et encore plus des Parisiens, doit en pâtir, il semble que les règles ne soient pas réellement mises à bas par les pratiques à bord des autobus, comme en témoigne, d'ailleurs, un observateur allemand en 1942, à une période pourtant tendue (voir p. 1100).

Il convient d'avoir une réflexion historique sur ces règles cérémonielles dont l'apprentissage a eu lieu, pour l'essentiel, au milieu du XIX^e^ siècle (voir fig. 151, p. 758). Comme l'a souligné l'historien Roger-Henri Guerrand, elles ont une valeur plus large que le simple comportement à bord des omnibus et tendent à une éducation globale de la population à la vie dans la société urbaine industrielle[33]. Le développement d'un arsenal éducatif par la RATP à la fin du XX^e^ siècle, afin de restaurer le lien social et de lutter contre la fraude à bord des autobus, n'est ainsi que le dernier avatar de ce phénomène récurrent (voir p. 822).

La lutte contre la tuberculose, grande cause des mouvements hygiénistes de la Belle Époque, s'est ainsi appuyée sur les transports de surface, comme le narre l'un de ses animateurs, le vétérinaire et biologiste Edmond Nocard[35] :

> *J'ai réussi à faire afficher dans tous les omnibus et les tramways de Paris cette courte phrase : "il est interdit de cracher sur le parquet", et j'ai la conviction profonde d'avoir rendu un réel service à l'hygiène ; non pas que le danger des voitures publiques soit très considérable ; mais cette brève inscription attire l'attention de quelques-uns des voyageurs ; ils cherchent la raison de cette interdiction ; parfois ils la demandent à leurs voisins, et la réponse se grave dans leur esprit ; ainsi, peu à peu, se généralisera la notion du danger des crachats tuberculeux.*

[31] *Ibid.*, pp. 50-53.

[32] Dès le début du XX^e^ siècle, des analyses sur les regards des uns et des autres à bord des véhicules de transport en commun sont menées, par exemple par le sociologue Georg Simmel et reprises par le philosophe Walter Benjamin (Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX^e^ siècle, Le Livre des Passages*, traduction de Jean Lacoste, Paris, Le cerf, 1993, p. 451).

[33] Roger-Henri Guerrand a montré que l'omnibus jouait un rôle de moralisation de la société et d'apprentissage des attitudes sociales dès le milieu du XIX^e^ siècle, en citant notamment cet extrait du *Magasin pittoresque* de 1843 :

> *L'omnibus apprend à tout le monde comment il faut tenir son corps droit, n'occuper au plus que sa place, relever les basques d'un habit ou les bouts d'une écharpe, serrer les coudes contre le corps, retirer les genoux en arrière, et surtout ramener les pieds sous la banquette. L'omnibus est une école de politesse, d'égards et de menus soins mutuels. On y donne la main aux enfants, on fait une place à ceux qui voyagent gratis par privilège de jeunesse, on offre l'avant-bras aux dames pour leur faire une rampe d'appui quand elles entrent ou quand elles sortent.*

(Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, pp. 117-119)

[34] BNF, FR BNF RVB 06 703. Voici le texte :

« *Trois, six et trois... ... huit, encore une place ! serrez-vous Messieurs et Dames.* »

[35] Nocard (E.), *La tuberculose bovine*, 1903, pp. 16-17. A l'intérieur des autobus de l'entre-deux-guerres figurait toujours l'indication interdisant de cracher, à côté de celle interdisant de fumer.

Fig. 151 – Un banc d'Omnibus *de Fournier (1829)*[34]

Les règles cérémonielles, comme celle interdisant de cracher à bord, sont rappelées sous la forme de conseils par l'exploitant, notamment dans les guides et prospectus qu'il distribue. « Pour la montée, *se tenir à la hauteur du point d'arrêt sur la droite de la chaussée [...] et faire distinctement signe au machiniste* », recommande ainsi la STCRP en 1931 (voir fig. 152, p. 759)[36]. « *Vous réaliserez une économie importante en utilisant des tickets de carnet* », rappelle encore la RATP en 1963, plus de trente ans après l'introduction de ces carnets (voir fig. 153, p. 760)[37].

Toutefois, contrairement à ces deux derniers exemples, les règles cérémonielles ne sont pas figées et peuvent, selon les points de vue, paraître novatrices ou archaïques. L'écrivain Ernest Renan regrettait, par exemple, le fonctionnement trop individualiste des omnibus[38] :

> *"Au premier occupant" est l'affreuse règle de l'égoïsme moderne. Observer, dans un monde qui n'est plus fait pour la civilité, les bonnes règles de l'honnêteté d'autrefois, ce serait jouer le rôle d'un véritable niais, et personne ne vous en saurait gré. Dès qu'on se sent poussé par des gens qui veulent prendre les devants, le devoir est de se reculer, d'un air qui signifie : "passez, monsieur." mais il est clair que celui qui tiendrait à cette prescription en omnibus, par exemple, serait victime de sa déférence ; je crois même qu'il manquerait aux règlements.*

Lorsqu'une règle cérémonielle n'est pas respectée, par exemple celle selon laquelle l'accès au véhicule s'opère dans l'ordre d'arrivée au point d'arrêt, l'exploitant peut tenter de la renforcer en l'inscrivant dans son règlement et en tentant de la faire passer dans les pratiques, grâce aux numéros d'ordre, puis aux couloirs fictifs ou matériels, installés dans les années 1930 et, surtout, après la guerre. Mais il se heurte alors à de lourdes difficultés et ce fut finalement l'abandon de la limitation du nombre de voyageurs à bord

[36] *Guide officiel TCRP. Autobus, tramways, bateaux*, 1931 (collection personnelle).
[37] *Autobus Paris*, Paris, RATP, 1963.
[38] Renan (E.), *Souvenirs d'enfance et de jeunesse*, Paris, Calmann Lévy, 1883, réédition, 1897, p. 357.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

SIGNES DISTINCTIFS DES DIFFÉRENTES LIGNES

Un écran placé à l'avant et à l'arrière des voitures porte :

Pour les omnibus automobiles : une ou deux lettres.

Pour les tramways : un numéro correspondant à la désignation de la ligne.

Pour les voitures n'effectuant pas le parcours complet de la ligne, l'écran est muni d'une barre rouge, placée diagonalement pour les omnibus et horizontalement pour les tramways.

Deux indices, réunis sur un même écran, indiquent un service comportant la jonction de deux lignes.

Les indices de lignes d'omnibus de la série EA-ER EC, etc., désignent les lignes entièrement *Extra-muros*.

Les indices de lignes d'omnibus commençant par la lettre N désignent les services de nuit effectués dans Paris.

AUTOBUS A CLASSE UNIQUE (Tarif 2e classe. Voiture à un agent)

L'indice de la ligne est surmonté d'une étoile pour attirer l'attention des voyageurs sur le fait qu'il s'agit d'un service différent de celui des lignes ordinaires.

Seront seuls admis dans ces voitures, les voyageurs munis de titre de transport valable, tenu à la main en montant. (*Arrêté de M. le Préfet de Police du 29 Août 1930.*)

Dès leur montée en voiture, les voyageurs sont tenus d'oblitérer eux-mêmes leurs tickets au moyen d'appareils disposés à cet effet. (*Arrêté de M. le Préfet de Police du 29 Août 1930.*)

POINTS D'ARRÊT

Les voitures ne s'arrêtent qu'en certains points, appelés *Arrêts obligatoires*, indiqués par une plaque rouge. Toutes les voitures s'y arrêtent.

Arrêts facultatifs, indiqués par une plaque verte. Pour obtenir l'arrêt de la voiture :

Pour la montée, se tenir à la hauteur du point d'arrêt sur la droite de la chaussée (sens de la circulation) et faire distinctement signe au machiniste ;

Pour la descente, se servir de la sonnette électrique dont les boutons d'appel sont placés à l'intérieur des compartiments.

Après 21 heures, et pour la montée seulement, les omnibus s'arrêtent à volonté à la demande des voyageurs (faire signe au machiniste) en un point quelconque de leur parcours, sauf dans une limite de 50 mètres avant d'arriver à tout arrêt normal.

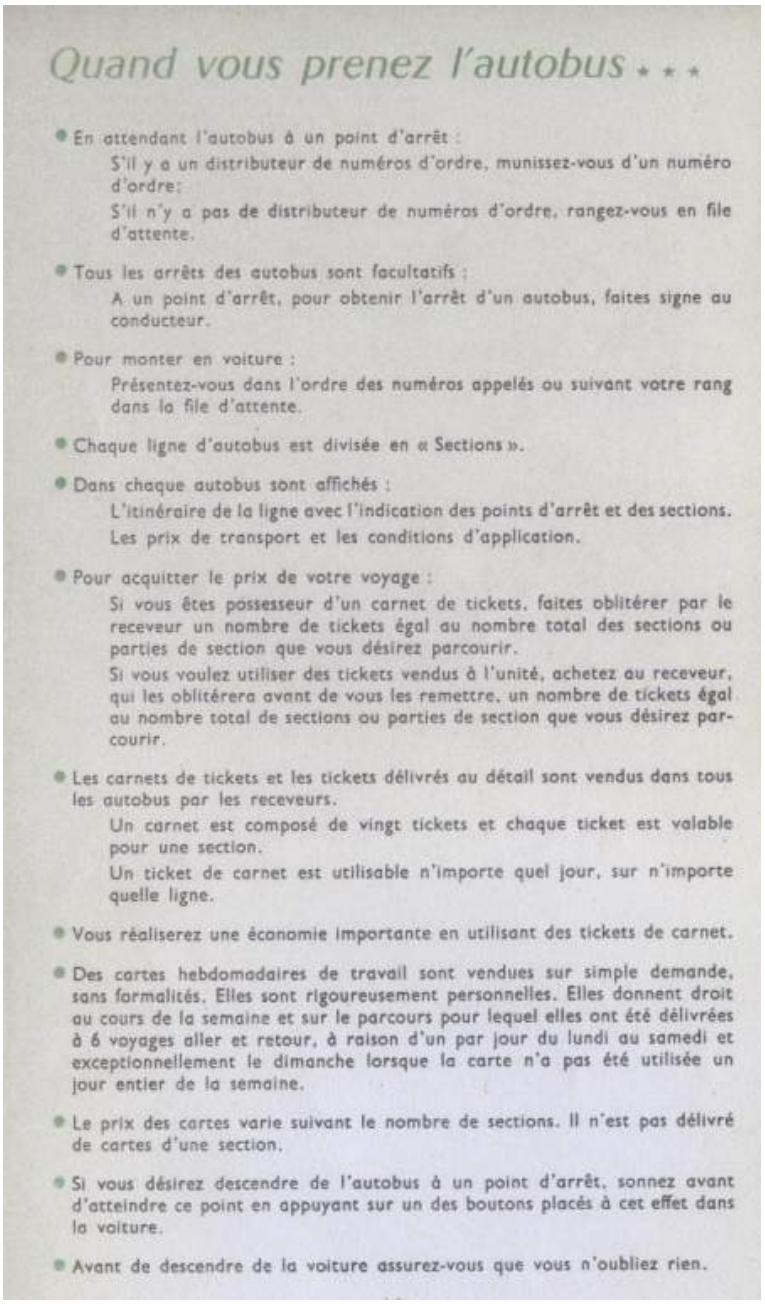
Fig. 152 – *Conseils de la STCRP aux voyageurs (1931)*[36]

qui l'emporta. Ainsi, la règle des numéros d'ordre à retirer avant de monter dans un autobus, jugé complet dès que tous les sièges étaient occupés, semble bien désuète aux voyageurs de la fin du XXe siècle, habitués à un fonctionnement en libre-service et à voyager debout[39]. De même, celle du pourboire versé au receveur disparaît au début du XXe siècle. Tandis que l'interdiction de fumer se généralise avec la disparition des derniers autobus ouverts sur l'extérieur en 1971.

Le paysage des règles est donc variable dans le temps. Mais elles possèdent une certaine rémanence. Ainsi, la succession, jamais très nette, de règles fait naître une situation floue dans laquelle certaines semblent valables à plusieurs voyageurs et sans aucune valeur à d'autres. Le meilleur exemple des règles méconnues du fonctionnement du système de l'autobus parisien est celui de l'arrêt à la demande après 21 h[40]. A partir de 1927, il est possible, sur l'ensemble du réseau, d'arrêter tout autobus à plus de 50 m d'un arrêt réglementaire pour y prendre place pourvu qu'il ne soit pas complet. Cette mesure visait à permettre d'assurer un service de qualité malgré la faible fréquence en soirée, en revenant

[39] La limitation du total de passagers à bord avait été instaurée par une ordonnance de 1838 pour faire face au succès de ce nouveau mode (Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 32).

[40] A ce propos, voir le carton ARATP, 1R 256.



Quand vous prenez l'autobus * * *

- En attendant l'autobus à un point d'arrêt :
  S'il y a un distributeur de numéros d'ordre, munissez-vous d'un numéro d'ordre;
  S'il n'y a pas de distributeur de numéros d'ordre, rangez-vous en file d'attente.
- Tous les arrêts des autobus sont facultatifs :
  A un point d'arrêt, pour obtenir l'arrêt d'un autobus, faites signe au conducteur.
- Pour monter en voiture :
  Présentez-vous dans l'ordre des numéros appelés ou suivant votre rang dans la file d'attente.
- Chaque ligne d'autobus est divisée en « Sections ».
- Dans chaque autobus sont affichés :
  L'itinéraire de la ligne avec l'indication des points d'arrêt et des sections.
  Les prix de transport et les conditions d'application.
- Pour acquitter le prix de votre voyage :
  Si vous êtes possesseur d'un carnet de tickets, faites oblitérer par le receveur un nombre de tickets égal au nombre total des sections ou parties de section que vous désirez parcourir.
  Si vous voulez utiliser des tickets vendus à l'unité, achetez au receveur, qui les oblitérera avant de vous les remettre, un nombre de tickets égal au nombre total de sections ou parties de section que vous désirez parcourir.
- Les carnets de tickets et les tickets délivrés au détail sont vendus dans tous les autobus par les receveurs.
  Un carnet est composé de vingt tickets et chaque ticket est valable pour une section.
  Un ticket de carnet est utilisable n'importe quel jour, sur n'importe quelle ligne.
- Vous réaliserez une économie importante en utilisant des tickets de carnet.
- Des cartes hebdomadaires de travail sont vendues sur simple demande, sans formalités. Elles sont rigoureusement personnelles. Elles donnent droit au cours de la semaine et sur le parcours pour lequel elles ont été délivrées à 6 voyages aller et retour, à raison d'un par jour du lundi au samedi et exceptionnellement le dimanche lorsque la carte n'a pas été utilisée un jour entier de la semaine.
- Le prix des cartes varie suivant le nombre de sections. Il n'est pas délivré de cartes d'une section.
- Si vous désirez descendre de l'autobus à un point d'arrêt, sonnez avant d'atteindre ce point en appuyant sur un des boutons placés à cet effet dans la voiture.
- Avant de descendre de la voiture assurez-vous que vous n'oubliez rien.

Fig. 153 – *Conseils de la RATP aux voyageurs (1963)*[37]

au système de l'omnibus hippomobile. Depuis lors, et au moins jusqu'aux années 1970, la presse, les élus ou les plaintes de voyageurs évoquent régulièrement cette règle, pour en interroger la validité et l'éventuelle obsolescence ou pour critiquer son manque d'application par les machinistes. L'exploitant affirme systématiquement qu'elle est toujours en vigueur. Pour autant, rien de plus flou qu'une règle qui nécessite deux évaluations, celle de la distance à l'arrêt le plus proche et celle de la charge du véhicule, de nuit, alors que la tension peut être exacerbée par la perspective de rater un autobus, à la fréquence diminuée en raison de l'heure tardive. Cette règle floue reflète le côté artisanal du réseau. Le voyageur ne sait pas nécessairement à quoi s'en tenir, n'a jamais entendu parler de

cette règle ou, au contraire, se fait fort de la connaître, tout en risquant que le machiniste la juge désuète. De leur côté, les machinistes peuvent s'imaginer accorder ainsi une faveur au voyageur, qui est en fait dans son bon droit. Cette règle fait donc nettement ressortir la prime conférée par le système de l'autobus parisien à ses habitués[41]. Les étrangers et provinciaux, peu au fait des règles parisiennes, se heurtent ainsi à un univers complexe, dont la difficulté aiguise par exemple le talent comique des auteurs de boulevard comme Georges Feydeau[42].

L'autobus, espace collectif, est donc régi par des règles formelles, dont plusieurs sont fondées sur l'échange, ferment d'une certaine convivialité. Embarqués dans un même véhicule et partageant temporairement un même espace, les voyageurs voient naître entre eux une solidarité, à laquelle il est possible d'attribuer, par exemple, l'habitude de proposer du tabac à son voisin, sur l'impériale ou la plate-forme[43]. Une proximité que peu d'éléments permettent de retrouver dans le métro, l'autobus faisant ici figure de véritable transport en commun, non dénué d'un certain raffinement. Comme l'écrivait le poète Léon-Paul Fargue, fervent amoureux des transports de surface, les voyageurs du métro apprennent « *la familiarité appuyée, le laisser-aller sournoisement obligatoire, la lutte muette et subtile pour la place à prendre et à garder, sans distinction de sexe, et tant d'autres anomalies dont nous avons failli mourir!*[44] » Autant de comportements primaires que l'autobus ne connaît pas ou prétend ne pas connaître, puisque les règles sociales qui le régissent sont bien plus efficaces qu'à bord du métro où l'anonymat plus prononcé les rend moins impératives[45]. De même, l'espace de l'automobile, prolongement de l'espace privé, est beaucoup plus permissif[46].

L'autobus présente donc bien une spécificité par son rapport aux règles de comportement. Elle se trouve en réalité renforcée par la présence à bord d'un ou deux agents, qui se trouvent nécessairement investis, au moins symboliquement, d'une charge de maître à bord, un rôle dont ils peuvent ou non s'acquitter.

---

[41] Autre règle ayant suscité de nombreuses ambiguïtés, celle qui permet à tout voyageur d'emprunter un autobus sur un trajet haut-le-pied, notamment lorsqu'il rentre au dépôt.

[42] Dans *l'homme de paille*, Salmèque raconte ainsi ses mésaventures : « *et puis à Paris j'ai pris l'omnibus... à l'impériale... pour venir ici... c'est même très cher ! on m'avait dit : "Tu donneras 3 sous au conducteur quand il montera". Il est monté quatorze fois... à ce prix-là j'aurais pu prendre une voiture...* » (Feydeau (G.), *Théâtre complet*, Paris, Bordas, 1989, vol. 4, p. 789).

[43] En témoigne cet extrait de *La chasse aux corbeaux* du dramaturge Eugène Labiche : « *c'est que cent mille francs et une place, ça ne s'offre pas comme une prise de tabac dans un omnibus* » (Labiche (E.), *Théâtre*, Paris, Bordas, 1992, vol. 1, p. 674).

[44] Cité *in* Lautié (Vincent), *Métro mémoire. Textes littéraires sur le métro de Paris*, Paris, RATP, CNDP de l'académie de Créteil, 1991, p. 27.

[45] L'écrivain Robert Margerit a décrit le métro comme le meilleur lieu d'inspiration pour un écrivain et a dressé cette comparaison :

> *Dans l'autobus, les gens restent tels qu'on les voit dans la rue. Ils regardent à travers les glaces ; le spectacle les distrait : ils demeurent masqués, cuirassés, illisibles. Sous terre, au contraire, ils se décomposent très vite. C'est dans l'ordre, n'est-ce pas ! A peine entrés, assis, vous les voyez tels qu'en eux-mêmes enfin, non pas l'éternité, mais le Métro les change.*

(cité *in* Guerrand (R.-H.), *Mémoires du métro*, Paris, La table ronde, 1961, p. 205)

[46] Sur l'automobile de ce point de vue, voir Dubois (N.), *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi*, thèse de doctorat de psychologie, sous la direction d'Annie Moch, Université Paris X Nanterre, 2004, 298 p.

C. Un maître à bord ?

Pour le receveur, comme pour les voyageurs, les règles existent, paraissent dans la presse et sont connues de tous[47]. Pourtant, par nature, le receveur est libre de son action. Il possède un véritable pouvoir discrétionnaire, puisque c'est lui qui décide de l'admission ou non des voyageurs et qui juge du caractère complet du véhicule. Il peut ainsi, quasiment à sa guise, refuser l'accès sous prétexte que le véhicule est plein ou que le voyageur est ivre[48].

Le rôle du receveur se justifie tant qu'il existe des règles fortes à faire respecter. D'un côté, il est incité à les appliquer strictement par les consignes qu'il reçoit, sa hiérarchie qui opère des contrôles réguliers, les voyageurs déjà à bord qui ne veulent pas être plus serrés et ralentis, et l'intérêt de l'exploitation. De l'autre, il est soumis à la pression des voyageurs au point d'arrêt, qui se font rejeter du véhicule alors même qu'ils l'attendent, et peut être confronté à des situations confuses – liées aux modalités d'attente qui sont difficilement régularisées et pacifiées – l'incitant à admettre l'ensemble des voyageurs en attente pour éviter toute protestation, plus ou moins violente. Autre incitation à la surcharge, plus subtile, le droit qui est accordé à certains voyageurs – élus, policiers… – de monter en surcharge grâce à une carte spécifique. Dès lors la surcharge n'apparaît plus alors que comme une limitation administrative et non physique et son application peut se voir remise en cause, au moins partiellement, par le receveur.

De cette confrontation entre incitations au respect et à la déviance, il ressort une pratique courante, qui est celle de l'appréciation personnelle de la situation. Le jeu sur la règle peut donc lui donner un statut important – il est celui qui fait la loi – et valorisant – de lui dépend la montée à bord – avec des risques limités – on n'est jamais sûr de rencontrer un contrôleur de ligne. Si le receveur peut jouer avec la limitation, il ne peut pas se désavouer une fois qu'il a estimé qu'aucun voyageur supplémentaire ne pourrait être admis. Une fois qu'il a sonné le *complet*, il ne peut pas se déjuger et estime que c'est alors sa propre règle qui s'applique, qu'elle soit celle de sa hiérarchie ou l'interprétation qu'il en fait en fonction des conditions du moment[49]. C'est alors son autorité qui entre en jeu. Les scènes de violence à l'encontre des agents sont effectivement récurrente, et, s'il est difficile de la mesurer, du moins peut-on en relever les traces dans la presse populaire, comme le cas de cette avocate qui, en 1926, après avoir giflé un receveur, s'est faite assommer par un coup de la planche à billets à laquelle l'agent avait trouvé une nouvelle utilité[50].

[47] *Le Figaro* les publie par exemple sous forme de poème à la fin du XIX^{e} siècle (voir p 129).

[48] La description de cette situation arbitraire a été menée par l'historien Nicholas Papayanis (Papayanis N., *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, p. 64).

[49] Notons que faire reposer l'application d'une règle stricte sur les épaules d'un agent au métier épuisant et dont l'ambition était généralement de devenir machiniste peut, d'ailleurs, sembler antinomique.

[50] « Une avocate parisienne gifle un receveur de tramway », *Le petit Parisien*, 10 août 1926 et p. 1070. Voir également le témoignage d'un ancien receveur affirmant avoir frappé un voyageur (voir p. 495).

Face à une situation où l'application des règles pouvait fortement varier d'un véhicule à l'autre, la direction de l'exploitant a tenté de normaliser les comportements de ses agents. L'encadrement de la STCRP s'est ainsi opposé à l'habitude de certains receveurs d'annoncer les arrêts desservant *La Samaritaine* par le terme « *Samar* », quand leur nom officiel était fondé sur la toponymie (voir p. 237). De même, en 1953, la direction de la RATP rappelle à l'ordre les receveurs en leur demandant d'employer les termes réglementaires pour s'adresser aux voyageurs – « *en voiture s'il vous plaît* », « *places, s'il vous plaît* » – plutôt que les expressions « *souvent fantaisistes et parfois choquantes pour les usagers* » dont ils useraient régulièrement[51]. Il est toutefois difficile d'estimer l'efficacité réelle de ces tentatives d'homogénéisation, de même que d'avoir des exemples d'expressions déviantes employées par les agents.

Soulignons ici que ce mouvement permet d'avoir un regard nouveau sur la suppression du receveur, qui peut être comprise comme la volonté de la direction de réduire les sources de différenciation entre deux voyages en autobus. Le pouvoir discrétionnaire du receveur s'est d'ailleurs rapidement effacé dans la pratique du machiniste-receveur, dont la fonction s'est très vite résumée à celle de machiniste[52]. Mais, dès lors, la déviance n'est-elle pas du côté des voyageurs ?[53] Certes le réseau d'autobus a rencontré des tensions à bord au cours des années 1980-1990, mais elles ne se sont jamais généralisées et ne sont, en réalité, peut-être pas si nouvelles. Dès lors, nous mettrons plutôt en avant l'hypothèse qu'un siècle et demi de receveurs a inculqué à la population des voyageurs une série de réflexes sur lesquels repose une certaine paix sociale, même en l'absence de maître à bord.

Toutefois, ce substrat historique s'est également appuyé sur une politique de l'espace intérieur, sur le long terme, qui a visé à réduire les distinctions entre les différents lieux du véhicule au profit d'une banalisation, qui a accompagné l'intégration des règles par les voyageurs.

D. La banalisation de l'espace de l'autobus parisien

Héritiers de l'omnibus hippomobile, les premiers autobus mis en service par la CGO présentaient une configuration spatiale appuyée sur une tarification et une réglementation

[51] Conférence RATP/R du 5 mars 1953.

[52] L'arbitraire des receveurs semble universel. Ainsi, à Londres, les rappels à la règle selon laquelle les receveurs ne doivent pas sonner le *complet* (*full up*) si des sièges sont inoccupés, suite à des plaintes de voyageurs, montrent le pouvoir dont ils pouvaient jouir dans les années 1930 (*Traffic circular*, circulaire n° 158 du 7 février 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5)).

[53] Cette évolution est analysée par le sociologue Hervé Thomas :

> *De l'époque du receveur avec ses fonctions d'"animateur" et de garant du maintien des prérogatives de l'entreprise à la situation actuelle de semi ou de libre-service, on est passé de l'encadrement au laisser-faire ; d'une pratique profane glissant de l'indépendance par rapport à son propre système référentiel, à l'indépendance. Pratique profane indépendante parce que soumise à un ordre imposé, régenté par la présence du receveur assurant la police de la voiture : contrôle strict du titre de transport, attribution des places réservées, numéros d'ordre définissant la règle "premier arrivé premier servi". Indépendance jamais totale bien sûr, toute règle pouvant donner lieu à une négociation ou à un contournement. Pratique profane indépendante parce que les voyageurs, aujourd'hui livrés à eux-mêmes, doivent s'en référer pour gérer leur coprésence à leurs propres catégories interprétatives, plus ou moins normalisées, plus ou moins déjà là.*

(Thomas (H.), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface*, *op. cit.*, pp. 135-138)

figées favorisant une forte ségrégation (voir p. 124). Sous cet angle, le mouvement le plus remarquable du XX^{e} siècle est celui de la banalisation croissante de l'espace de l'autobus (voir fig. 146, p. 729). Il est à rapprocher de celui d'une hybridation entre omnibus et métro, dont l'autobus est finalement issu, le métro ayant toujours présenté un espace bien plus homogène que les transports de surface, puisque lui étant entièrement affecté et largement uniformisé notamment du fait de la nécessité d'offrir au voyageur des repères en souterrain, ce qui se traduit par l'utilisation d'un petit nombre de modèles d'aménagement des stations, celui des carreaux blancs biseautés de la CMP et du Nord-Sud, complété successivement par les stations carrossées des années 1950-1960, les stations colorées style Mouton-Duvernet des années 1960, les stations Andreu-Motte des années 1970...

L'omnibus automobile, un espace compartimenté

A la Belle Époque, la première distinction se joue entre l'intérieur et l'extérieur du véhicule. A l'image de l'automobile, qui ne se convertit à la conduite intérieure qu'au cours de l'entre-deux-guerres, les premiers omnibus automobiles conservent longtemps des espaces extérieurs tenant un rôle primordial : le poste de conduite et, surtout, la plate-forme arrière. Le machiniste se trouve à l'écart des autres passagers, d'abord dehors, puis à la fin des années 1930, protégé par une véritable cabine. Ce n'est qu'avec les modèles dessinés après la Deuxième Guerre mondiale que le machiniste partage un espace commun avec les voyageurs, une porte se trouvant d'ailleurs à sa droite, généralement réservée à la descente, puis à la montée lors de la disparition du receveur. Quant à la plate-forme de l'omnibus elle est un passage obligé pour tous et un lieu occupé par certains voyageurs.

Mais d'autres différences sont sensibles à bord des premiers omnibus automobiles : les banquettes en bois de la 2^{e} classe n'offrent pas le même confort que les coussins de la 1re. Ce sont également les comportements qui diffèrent, entre celui des passagers de l'impériale, le regard happé par le spectacle de la rue, et celui qu'il convient d'adopter à l'intérieur, qui se présente à la fois comme l'espace noble, protégé des intempéries et du froid, mais aussi comme un espace confiné où la proximité entre voyageurs est inévitable. La disposition des sièges, en face à face, et l'étroitesse des fenêtres imposait un contact visuel entre voyageurs, ou du moins des stratégies d'évitement, qu'il est possible de rapprocher de celles développées plus tard à bord du métro. Le spectacle de l'autobus s'y joue à huis clos, les voyageurs en étant simultanément acteurs et spectateurs, contrairement à ce qui se passe sur l'impériale.

Dans sa forme première, l'autobus ménage donc coins et recoins et semble ainsi proposer aux uns et aux autres des espaces qui leur sont adaptés, même si le choix n'est pas toujours possible, en raison de la foule[54]. En effet, à cette ségrégation des espaces répond

[54] Léon-Paul Fargue était, par exemple, un grand amateur de l'espace situé sous l'escalier (voir p. 126 et fig. 216, p. 1152).

une répartition sociale des voyageurs. L'extérieur est ainsi le lieu privilégié des fumeurs et des hommes, l'intérieur étant plutôt occupé par les femmes, longtemps interdites de monter à l'impériale. Comme l'écrit Léon-Paul Fargue, « *l'intérieur était la couveuse de la vieille dame ; l'impériale, l'étagère du vieux garçon*[55]. » Espaces auxquels il convient d'ajouter la plate-forme arrière, regroupant les hommes, les fumeurs et les touristes, mais aussi ceux, souvent adolescents, s'amusant à monter ou à descendre en marche, sous le regard du receveur dont c'est le véritable territoire[56]. Les fumeurs, qu'ils soient machinistes ou voyageurs, ont d'ailleurs longtemps profité de l'ouverture des autobus parisiens jusqu'au milieu du XX^{e} siècle[57].

La tarification joue bien sûr un rôle important, puisque l'impériale, offrant un confort réduit, est à tarif réduit. La ségrégation spatiale renvoie à une ségrégation sociale. Phénomène à discuter cependant, puisque le choix entre la 1re classe et la 2^{e} s'opérait au dernier moment, une fois monté à bord, devant le receveur et en fonction des places disponibles. Il ne faut donc pas avoir une vision aussi marquée de la division sociale en classes, du moins aux périodes de charge importante. L'écrivain Louis Aragon ne proposait d'ailleurs pas de distinguer des classes sociales entre *Les voyageurs de l'impériale* et les autres, mais plutôt de voir les premiers comme étant ceux qui se laissent porter par la société sans se soucier de son fonctionnement, tandis que ceux de l'étage inférieur sont conscients des difficultés de progression du véhicule et des risques pris et ont simultanément la possibilité ou la volonté d'agir sur leur monde[58]. Rien ne permet de prouver que les ouvriers ont leur zone favorite à bord ou que les cadres supérieurs préfèrent telle ou telle place. Toutefois, la ségrégation se joue aussi entre véhicules et selon les heures de la journée, puisqu'il existe des services ouvriers, selon le modèle des chemins de fer et tramways. Si ces services sont ouverts à tous, ils sont dans les faits réservés aux employés et ouvriers, du fait de leur horaire matinal. Rappelons qu'ils abolissent alors toute distinction de classe, la 1re étant au prix de la 2^{e}.

Enfin, dernier facteur de ségrégation, entre le véhicule et l'extérieur, en l'occurrence, la limitation du nombre de passagers. Qu'elle soit stricte ou modulée par le receveur, cette règle a laissé sur le pavé nombre de voyageurs, de la Belle Époque aux Trente Glorieuses. Elle contribue simultanément à un certain confort. En effet, elle impose que chaque voyageur à l'intérieur ou à l'impériale dispose d'une place assise et que seuls les

[55] Fargue (L.-P.), *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, réédition, 1993, p. 272

[56] Léon-Paul Fargue a décrit cette appropriation de la plate-forme par le receveur :

> *Un jour que je m'y trouvais seul avec le conducteur que je connaissais bien, fin colonial plein de faconde, il finit de timbrer ses correspondances, tapa la claquette, calotta ses deux sonneries, ferma sa sacoche, tira sa voiture par l'oreille, accrocha la chaîne à la rambarde, et, me regardant en clignant de l'œil : "Histoire d'être un peu chez soi..." dit-il.*

(*ibid.*, pp. 270-271)

[57] A Londres, ville qui connaît un phénomène similaire de banalisation, toutefois probablement moins fort, la normalisation de l'espace des autobus sans étage pose problème aux fumeurs dès les années 1930. La règle selon laquelle les voyageurs désirant fumer doivent occuper l'arrière du véhicule, affichée à bord et que les receveurs doivent rappeler, semble mal respectée (*Traffic circular*, circulaire n° 492 du 17 avril 1935 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/6)).

[58] Voir Aragon (L.), *Les voyageurs de l'impériale*, Paris, Gallimard, réédition, 1972, 755 p.

voyageurs de la plate-forme se retrouvent debout. Elle participe ainsi à rendre le transport supportable et à pacifier les relations entre voyageurs, puisqu'il ne peut y avoir de dispute autour d'une place libre ou de jalousie autour d'une place occupée que viseraient plusieurs voyageurs. Au début du XX^{e} siècle, les tensions sont extériorisées, même si mal régulées.

L'omnibus se présente bien comme un espace compartimenté où se juxtaposent des lieux différenciés, adaptés aux goûts et besoins de chacun. Néanmoins, sous l'effet de la massification et de la motorisation des transports, ce marquage social s'est progressivement effacé jusqu'à la conception de ce parangon d'homogénéisation de l'espace intérieur qu'est l'autobus standard des années 1960-1980, le processus étant encore accru par le souci de rendre les véhicules accessibles en tout point à tous les voyageurs, mêmes les moins mobiles, qui préoccupe la fin du XX^{e} siècle.

L'autobus standardisé, un espace banalisé

Cette évolution tient notamment à la massification des transports collectifs et à celle, conjointe, des véhicules. Du point de vue quantitatif, l'espace de l'autobus connaît effectivement un accroissement notable, sa longueur et sa surface doublant, voire triplant dans le cas de l'autobus articulé depuis les années 1980[59]. La capacité s'est logiquement accrue, d'environ 30 passagers au début du XX^{e} siècle à environ 100 en 2000, voire 150 dans le cas des autobus articulés. L'évolution de ces caractéristiques traduit la réduction sur le long terme de l'espace disponible pour chaque passager à bord, l'occupation théorique passant de 2 à 3,5 voyageurs par m^{2}. Autre phénomène parallèle, la baisse de la proportion des places assises, de plus de 90 % à la Belle Époque à environ 30 % à la fin du XX^{e} siècle, que le *Livre noir des transports parisiens* ne manque pas de dénoncer en 1970[60]. Il s'agit donc bien d'une dégradation du confort offert aux voyageurs que les discours sur la modernisation de l'autobus, portés par la STCRP ou la RATP, ne reflètent pas. Il est vrai que sous de nombreux aspects, le voyageur connaît des conditions de voyage bien meilleures à la fin du XX^{e} siècle qu'au début : odeurs, chocs, bruit, température… En revanche, la massification des transports a marqué une chute de l'agrément, par le passage d'un voyage assis dans un espace finalement assez large pour chacun, à un voyage debout dans un espace confiné, sur le modèle de ce que le métro connaît, au moins depuis l'Occupation[61].

La mécanisation des omnibus a nécessité une nouvelle configuration du matériel, qui a abouti à faire disparaître les éléments spécifiques. D'abord l'impériale, dès avant la

[59] Pour des graphiques reprenant l'évolution de plusieurs caractéristiques des véhicules sur le XX^{e} siècle, voir fig. 168, p. 1026, fig. 169, p. 1027, fig. 170, p. 1028, fig. 171, p. 1029, fig. 172, p. 1030, fig. 173, p. 1031, fig. 174, p. 1032, fig. 175, p. 1033, fig. 176, p. 1034, fig. 177, p. 1035, fig. 178, p. 1036 et fig. 179, p. 1037.

[60] *Livre noir des transports parisiens*, Paris, FCUTCRP, 1970, p. 18.

[61] En 1975, la cellule *Promotion du transport* de la RATP s'intéresse ainsi à la station debout volontaire, qui est très limitée, ce qui confirme la perte du confort ressenti, et elle-même déterminée socialement, puisque plutôt le fait des hommes, des jeunes, des voyageurs occasionnels de la ligne et des catégories sociales modestes (*Étude sur la station debout dans l'autobus : synthèse des résultats*, Paris, RATP, 1975, p. 2).

Grande Guerre, puis la conduite extérieure du machiniste, autour de la Deuxième Guerre mondiale, la capacité de mouvement du receveur, avec l'introduction dans les années 1950 du matériel à poste fixe, et, enfin, la plate-forme arrière, définitivement reléguée pour des raisons de sécurité et de maintenance, le moteur prenant finalement sa place sur les modèles développés depuis les années 1980[62].

Du point de vue de la tarification, la suppression des deux classes, en 1941, et l'homogénéisation des tarifications spéciales, comme les services ouvriers, font de l'autobus de la seconde moitié du XX^{e} siècle un espace où sont effacées toutes les sources de distinction[63].

La dernière étape de la banalisation de l'espace s'opère au nom de l'accessibilité accrue pour tous, par la réduction des hauteurs d'emmarchement, sur le R 312, puis l'adoption d'un plancher bas, sur les autobus des années 1990. Le développement des palettes d'accès permit même aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux autobus, ce qui était totalement inimaginable, même sur les autobus standards[64].

L'esprit dominant le réseau routier depuis la première moitié des années 1970 est donc bien le sentiment d'être parvenu à un modèle d'autobus où plus aucune particularité n'est tolérée, que ce soit entre lignes, puisque toutes sont équipées de matériel standard, ou entre voyageurs. La mise en place de la *Carte orange* relève de ce même mouvement d'uniformisation. Sa généralisation permet de réduire le rôle du machiniste-receveur qui n'est plus amené à vendre des billets qu'à une très faible partie de ses voyageurs. Les spécificités, de trajet, d'âge, de conditions de travail ou autres s'effacent derrière un unique titre de transport. Simultanément, la limitation numérique du nombre de places disparaît avec le matériel TN au début des années 1970. Dès lors, la montée à bord n'est plus réservée à quelques privilégiés puisque la limitation n'est plus fondée que sur la capacité physique de l'autobus à accueillir des voyageurs. A bord, les conséquences de cette évolution sont importantes : l'autobus surchargé, c'est-à-dire transportant plus de voyageurs qu'il n'offre de places assises et debout théoriques, devient courant, notamment sur certaines lignes et à certaines heures. Le siège assis devient un privilège. Il est probable que certaines stratégies se mettent ainsi en place, afin d'obtenir une place, non plus à bord, mais assise.

Pour autant, même dans un espace aussi banalisé que celui des autobus à partir des années 1970, tous les sièges ne se valent pas, les Parisiens conservant, en l'occurrence, des habitudes prises à l'époque de l'omnibus hippomobile. Les voyageurs se placent préférentiellement au plus près de la sortie. A l'époque de l'omnibus à impériale, les places

[62] Le premier autobus avec moteur arrière fut développé en 1936-1937 par un constructeur néerlandais (Saffar Dezfouly (M.), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, vol. 1, pp. 274-275).

[63] La différence entre 1re et 2^{e} classes avait déjà été réduite dès 1936, avec l'installations de coussins similaires à ceux de la 1re classe sur les banquettes de 2^{e}.

[64] Sur ce point, la RATP, après avoir proposé aux personnes ayant des difficultés à accéder à ses autobus des services spécifiques, exacerbant souvent leurs difficultés, au cours des années 1970, fut contrainte, par un cadre législatif volontariste, de trouver des solutions permettant de banaliser ses véhicules.

au plus près de l'escalier, c'est-à-dire sur la gauche et à l'arrière du véhicule étaient ainsi plus occupées que celles les plus éloignées, soit à l'avant et sur la droite[65]. A l'époque de l'autobus standard, une étude des comportements à bord montre que 80 % des gens choisissent une place du côté des fenêtres, 88 % une place dans le sens de la marche et 57 % une place dans la zone d'accès direct à la porte de sortie (voir fig. 154, p. 768)[66]. La banquette arrière est le lieu des hommes, notamment des jeunes, et des personnes voyageant à plusieurs. Autour de la porte de sortie se regroupent d'avantage les personnes de plus de 50 ans.

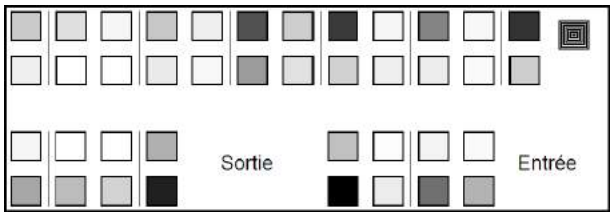


Fig. 154 – *Préférences déclarées quant aux places occupées à bord des autobus (1973)*[67]

Ce qu'une étude de la RATP de 1973 appelle « *le problème de l'angoisse à la descente* », déjà décelable au début du siècle, se heurte donc à la banalisation des lieux et traduit la rémanence d'une perception ségrégative des espaces de l'autobus[68]. Dès lors, le fonctionnement théorique de l'autobus, qui prévoit une banalisation totale, entre en conflit avec l'approche qu'en développent de nombreux voyageurs, ce dont témoigne l'émergence d'un phénomène spécifique au dernier tiers du XX^{e} siècle, celui du refus d'avancer vers le fond de l'autobus, les passagers préférant se serrer entre les deux portes, quitte à laisser l'arrière du véhicule vide. Sur le temps long, l'arrière voit donc sa fréquentation s'effondrer.

Banalisation de l'espace, maîtrise des comportements et forces extérieures

Ces considérations illustrent l'idée de la maîtrise des comportements par la configuration de l'espace et soulignent les limites de ce phénomène. Il est effectivement tentant de rapprocher le processus de banalisation de l'espace d'une volonté de normalisation des comportements, selon l'idée, notamment développée par Erving Goffman, que les cadres socio-spatiaux influent sur le comportement des acteurs[69]. Il semble que sur le long terme, cette normalisation ne soit pas un vain mot, malgré l'angoisse à la descente décrite depuis les années 1970. Montée et descente, perception du voyage et dispositions vis-à-vis des autres passagers sont de plus en plus similaires, du fait même de la configuration des

[65] Une enquête a été réalisée sur ce sujet par un particulier en 1901 (« L'impériale des omnibus », *La Nature*, n° 1 482, p. 334, 19 octobre 1901).
[66] *Éléments pour la définition d'un autobus futur. Spécifications commerciales*, Paris, RATP, 1973, p. 60.
[67] L'intensité de la couleur grise de chaque place correspond à l'intensité des préférences déclarées en sa faveur (*idem*).
[68] *Ibid.*, p. 44.
[69] Voir Nizet (J.) et Rigaux (N.), *La sociologie de Erving Goffman*, *op. cit.*, pp. 19-32.

lieux, tandis que les espaces où les comportements sont les moins maîtrisés, l'impériale, puis la plate-forme arrière, ont disparu. Nous avançons ici l'hypothèse d'une homogénéisation des comportements qui semble atteinte au cours des années 1970, à titre de piste de recherche. L'échec des autobus à étage remis en service au cours des années 1960-1970 peut d'ailleurs se comprendre comme celui de toute tentative de créer des espaces particuliers à bord de véhicules dont la conception ne pouvait plus qu'être très homogène (voir p. 590)[70]. Les voyageurs ne se rendaient d'ailleurs pas à l'étage, en ayant probablement perdu l'habitude. Seule la plate-forme, forte de sa puissance d'évocation, a pu justifier un retour à une ségrégation de l'espace, lors de l'épisode, plus réussi, des autobus standards à plate-forme ouverte mis en service dans les années 1970 (voir pp. 89 et 592). En outre, les tensions perceptibles à bord à partir des années 1980 peuvent aussi s'expliquer comme une forme de résistance, violente et peut-être inconsciente, à ce mouvement d'aseptisation de l'espace de l'autobus.

Notons que la banalisation de l'espace intérieur peut également se lire comme une féminisation de l'espace de l'autobus, celui réservé aux hommes, l'impériale, ou traditionnellement occupé par une majorité d'hommes, la plate-forme, ayant finalement disparu. Évolution correspondant d'ailleurs aux usages du sexe dominant, en l'occurrence les femmes, qui, depuis les premières études s'y intéressant, dans les années 1970, ressortent comme étant le public de prédilection des autobus parisiens *intra muros*. L'autobus se serait ainsi adapté à sa clientèle.

Ce mouvement de long terme n'est pas le fruit direct et conscient d'une volonté explicite des pouvoirs publics, des constructeurs ou de l'exploitant. Si certains éléments, comme la volonté de reporter à l'extérieur les échanges monétaires, sont indéniablement explicités dès les années 1920, le mouvement global semble plutôt issu des interactions entre la forme urbaine, les autres modes de transport et l'autobus. Avant l'arrivée du métro dans le paysage parisien, l'omnibus connaissait un fonctionnement artisanal, loin d'être satisfaisant pour tous, mais, en quelque sorte, immuable. L'entrée dans l'ère de la massification des transports motorisés, que connaît la Belle Époque, marque également le début des transformations de l'espace intérieur des véhicules. C'est pour répondre au double mouvement de la motorisation et de la massification que l'autobus se trouve contraint de se banaliser, véritable conséquence du développement rapide du métro. Les liens étroits que les deux modes entretiennent au cours du XX^{e} siècle, notamment la subordination progressive du routier au ferré, se retrouvent ainsi aux périodes-clés de la banalisation de l'espace et des comportements à bord des autobus : suppression des classes, esprit de standardisation, création de la *Carte orange*... Le métro est d'ailleurs le parangon d'un

[70] La création d'un nouvel étage a suscité une plainte d'anciens combattants trouvant son accès trop difficile, ce qui prouve que les concepteurs touchaient là à la question de la ségrégation des espaces intérieurs à l'autobus (Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière (1968-2002), Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^{e} siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 113).

véhicule très banalisé, où les différences entre les espaces, les wagons, les coins et recoins, sont très ténues.

Sous l'influence du réseau ferré, l'autobus a donc vu les distinctions de son propre espace à bord se réduire, sans pour autant atteindre le statut d'espace parfaitement aseptisé, du fait de pratiques des voyageurs, encore libres de choisir leur place, par exemple. Ce mouvement général rappelle le mouvement inverse d'une spécialisation toujours plus forte de l'espace public de voirie, dans le sens d'une ségrégation toujours plus marquée des flux et d'une externalisation des fonctions utiles au réseau routier. Ces deux mouvements qui se croisent sont-ils liés ? Ou s'agit-il d'une corrélation ? Est-il possible d'y déceler des éléments de causalité ?

Banalisation de l'espace intérieur et spécialisation de l'espace extérieur

Effectivement, au processus de banalisation de l'espace public intérieur de l'autobus répond le processus symétrique de la spécialisation accrue de l'espace public de voirie, qui s'appuie sur des dispositifs extérieurs toujours plus nombreux (voir p. 763 et fig. 146, p. 729). Nous ne mettrons pas en avant de lien de causalité entre les deux mouvements, mais formulerons plutôt l'hypothèse qu'ils sont issus tous deux d'une dynamique plus large et de long terme, celle de la massification des transports, publics et privés, combinée à l'augmentation de la vitesse, et, surtout, du désir de fluidité qu'elle suscite. Sous l'effet de cette dynamique, le système de l'omnibus automobile est contraint d'adopter une logique industrielle, contraire à son esprit artisanal originel, qui se traduit de deux façons opposées sur l'espace public à bord et sur l'espace public de voirie. Modèle qui s'est imposé à l'autobus, le métro fait ici figure de système ayant atteint l'état final d'une telle logique : alors que les rames sont très banalisées, les espaces souterrains – entrées, sorties, correspondances… – sont au contraire très organisés, étiquetés, calibrés…

Pour ce qui est du réseau routier, l'exploitation est d'abord rentrée en contradiction sous l'effet de la massification. La limitation du nombre des voyageurs à bord s'est heurtée à une tarification devenue abordable et une efficacité nouvelle sous l'impulsion de la STCRP des années 1920. Pour faire face au débordement, des installations fixes ont peu à peu été déployées au cours de l'entre-deux-guerres et de l'immédiat après-guerre : points d'arrêt matérialisés, distributeurs de numéros d'ordre, couloirs d'attente… L'autobus pesa également en faveur de l'aménagement progressif de la voirie, conjointement avec l'automobile, bénéficiant de la signalisation nouvelle et de la codification des comportements sur la chaussée. Au tournant des années 1970, la disparition du *complet* s'est accompagnée de celle des outils de régulation de l'attente, mais nombreux furent les dispositifs installés à se maintenir, tandis que des nouveaux, directement liés à l'automobile, se généralisèrent sur l'espace public, comme les couloirs réservés et les aubettes.

La coïncidence des deux mouvements est donc nette. En poussant notre analyse, il nous semble qu'ils ne sont pas sans lien. Le receveur, qui parmi ses nombreuses tâches pouvait, si besoin, se transformer en agent de circulation pour favoriser l'avancée de son véhicule pris dans les embouteillages, a disparu au moment où se développait le couloir réservé, destiné à remplir cette fonction. Mais le receveur était issu de l'espace de l'autobus quand le couloir est un équipement de la voirie. Ce lien entre le devenir des espaces intérieur et extérieur ressort également au regard de la perception des titres de transport. Dès la fin des années 1920, le but de la STCRP en développant les carnets de tickets était d'extérioriser les échanges financiers à bord, afin de gagner du temps et de réduire les incidents susceptibles de survenir avec les receveurs (voir p. 342)[71]. La fusion avec le réseau ferré a permis de développer les infrastructures commerciales, chaque station de métro devenant un bureau de vente de titres de transport pour le réseau de surface. Le développement de formules combinées entre les réseaux, dont la *Carte orange* de 1975 est la plus aboutie, et l'utilisation ancienne de cartes hebdomadaires de travail ont contribué à rendre secondaire l'achat de tickets à bord. Cette évolution est totalement entérinée par l'installation d'oblitérateurs à bord[72]. Dès lors l'espace extérieur est équipé en édicules de vente, tandis que différents commerces établis tiennent leur rôle d'auxiliaire du réseau.

Une telle évolution incite à formuler ici trois hypothèses. Il semble d'abord que le voyageur en tant qu'individu soit finalement négligé par le système qui se met en place, l'objectif étant plutôt de le transporter en tant que particule d'un flux bien plus massif, le processus pouvant être qualifié d'industrialisation du réseau routier. Deuxième hypothèse, cette évolution ne peut être neutre dans la constitution de l'image du mode, que ce soit positivement, par son efficacité semble-t-il accrue, ou négativement, par la perte de son aspect artisanal et de proximité. Enfin, dernière hypothèse, ce processus est vraisemblablement lié aux tensions que connaît le réseau entre standardisation et diversification de ses formes et services, les infrastructures extérieures jouant un rôle de rigidification, donc d'homogénéisation, plus fort que les aménagements intérieurs préexistants.

Règles et espaces se trouvent ainsi intrinsèquement liés aux questions de flux. Les autres modes de transport, automobile et métro, sont ici largement décelables dans une telle évolution, que ce soit par l'idée de fluidité et de ségrégation de ces flux qu'ils imposent ou par la massification des transports qu'ils favorisent. Mais ce sont également les voyageurs, qui par leur présence et leurs pratiques, de façon le plus souvent anonyme et par leur effet de masse, ont nettement influencé le système de l'autobus dans le sens d'une industrialisation de son service. Ces mêmes voyageurs qui ont réciproquement été pris dans la fabrication d'une culture qui leur est spécifique, celle de l'autobus à Paris, fondée

[71] La vente de tickets à l'extérieur, non en carnets mais à l'unité, avait été instaurée par la CGO dès 1871, dans ce même but.

[72] A ce propos, voir « Evolution du système de péage sur les autobus parisiens », *BID*, septembre-octobre 1974, pp. 24-29.

sur les rencontres, règles et gestes, mais également sur d'autres éléments moins tangibles, récits, légendes et autres valeurs.

II. La constitution d'une culture de l'autobus parisien : récits, initiation et distinction

La constitution d'une culture du voyageur parisien est une autre forme de naturalisation de l'autobus sur un espace public virtuel, celui des gestes, des savoirs, des croyances ou des images. Qu'y a-t-il de commun au voyageur monté en marche sur la plate-forme arrière d'un TN dans les années 1930, à celui assis derrière le machiniste d'un SC 10 des années 1970 et au voyageur d'un autobus de nuit contemporain ? Ils partagent tous un savoir faire, celui de prendre l'autobus[73]. Cerner les éléments constitutifs de cette culture du voyageur d'autobus impose de s'intéresser à la construction historique du système, à l'initiation qu'il impose à qui veut l'employer et, finalement, aux valeurs qu'il véhicule. Notre point de vue tente ici de comprendre la culture des voyageurs, mais il serait également possible de dresser le portrait de celle des agents, comme les ouvriers de la maintenance ou les ingénieurs de trafic[74]. Mais notre propos, en accord avec notre problématique, se limite ici aux éléments culturels concernant principalement les voyageurs. Seuls les éléments touchant à l'histoire de ce mode ou à la célébration de ses véhicules et de certaines de ses lignes concernent ici un public plus large, incluant notamment une sphère professionnelle du réseau routier, qui n'est pas insensible à la mémoire de l'objet.

A. L'autobus comme objet d'histoire et de célébration ou la mémoire du réseau parisien

Il existe deux types d'histoire, celle de la mémoire collective et celle écrite par les historiens[75]. De ce point de vue, l'autobus parisien ne fait pas exception et, depuis le XIX^{e} siècle, une véritable mémoire de l'omnibus, puis de l'autobus à Paris s'est développée. Elle s'appuie d'abord sur un discours sur les origines de l'autobus, que nous considérons ici comme une production sociale et intellectuelle et non comme une source ou référence. Elle se fonde aussi sur l'héritage de l'omnibus et la célébration, très concrète, des objets de transport. Enfin, elle joue également sur l'existence de lignes spécialement célèbres et célébrées qui entretiennent une foison de signes reflétant l'ancrage du réseau dans son territoire, la plus

[73] Comme l'écrit le psychologue Pierre-Emmanuel Barjonet, « *tant dans le domaine des transports collectifs que dans celui des transports individuels, la figure réelle de la mobilité [est] à rechercher dans tout ce que la logique planificatrice évite – ou redoute – dans le fourmillement des pratiques et dans la capacité des individus à façonner la norme de mille manières* » (Barjonet (P.-E.), « Sur la construction sociale du déplacement automobile », *Espaces et sociétés*, n° 54-55, 1989, p. 115).

[74] Voir notamment Gérôme (N.) et Guiche (A.), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, 194 p.

[75] Sur ce point, voir notamment Le Goff (J.), *Histoire et mémoire*, Turin, Einaudi, 1977, réédition, Paris, Gallimard, 1988, p. 194.

fameuse d'entre elles étant le Madeleine – Bastille (voir p. 37).

Un discours sur les origines ou l'ancrage historique de l'autobus parisien

Le discours sur les origines des transports en commun de surface fait pleinement partie de la culture parisienne depuis le milieu du XIX^e siècle[76]. Cet exercice est devenu un classique, l'exemple le plus ancien, à notre connaissance, étant celui du littérateur Louis Jean Nicolas Monmerqué, qui, en août 1828, dresse une histoire des carrosses à cinq sols quelques mois seulement après le début de l'entreprise de Stanislas Baudry à Paris[77]. Il inaugure ainsi un registre que de nombreux auteurs vinrent alimenter au long du XIX^e siècle, suivis par quelques érudits du XX^e siècle, beaucoup moins nombreux.

Dans ces récits généralement très convenus, l'épisode des carrosses à cinq sols fait donc figure d'acte fondateur, renouvelé par Stanislas Baudry (voir p. 1175)[78]. Il rappelle la description des embarras de Paris au Grand Siècle que dresse le poète Nicolas Boileau, qui se trouve reprise dans tout portrait de la congestion parisienne[79]. Cette histoire de l'omnibus, puis de l'autobus est marquée par des dates-clés, des grands personnages et des entités en jalonnant le déroulement, sans que les liens ou l'absence de liens entre les carrosses à cinq sols, les omnibus de Stanislas Baudry et les premiers autobus soit réellement analysée. Les dates sont celles d'inauguration des objets de transport, plus rarement de réforme administrative : création des carrosses à cinq sols en 1662, création des omnibus en 1828, création de la CGO en 1855, développement du tramway en 1873, inauguration du métro en 1900, motorisation des omnibus en 1906, fusion des réseaux souterrain et de surface en 1942...[80] Parfois des disparitions marquent également cette histoire, celle de l'omnibus en 1913, du bateau omnibus en 1934, du tramway en 1938... Les grands hommes de l'histoire des transports de surface, telle qu'elle est le plus souvent narrée, sont également récurrents : Blaise Pascal, Stanislas Baudry, Aristide Moreau-Chaslon, dirigeant de la CGO, Alphonse Loubat, inventeur du rail à gorge et importateur

[76] Un correspondant étranger de *L'intermédiaire des chercheurs et curieux* pouvait ainsi écrire, en 1889 : « *est-il permis à un étranger de demander à ses confrères français des choses, qui en France [...] paraissent être connues à tout honnête homme ? Je lis [...] chez M.* A. Sorel, Montesquieu*, p. 127 : "l'histoire de l'omnibus de Pascal." Qu'est-ce donc que cette "histoire de l'omnibus de Pascal" [...] ?* » (« Omnibus et naturalisme », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 22, n° 504, 25 mars 1889, p. 161).

[77] « *Aujourd'hui que de longues voitures, appelée* Omnibus*, parce qu'elles conviennent à tout le monde, transportent les promeneurs, d'une extrémité de la ville à l'autre, pour la modique rétribution de cinq sous, il ne sera pas hors de propos d'établir que cette utile invention est connue depuis près de deux siècles* », écrit-il (Monmerqué (L. J. N.), *Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du dix-septième siècle.*, Paris, Firmin Didot, 1828, p. 6).

[78] Pour consulter des récits divers de l'aventure de Blaise Pascal, voir du Camp (M.), « Les voitures publiques dans la Ville de Paris », *La revue des deux mondes*, 15 mai 1867, pp. 318-352, Hénard (R.), « Les omnibus », *Le magasin pittoresque*, 1^er novembre 1898, pp. 346-349, « Pascal et les omnibus », *La Nature*, n° 1 431, 27 novembre 1900, p. 339, du Taillis (J.), « Les omnibus d'autrefois », *La nouvelle revue*, 1902, pp. 385-396, Grécourt (E.), « Correspondances d'omnibus », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 62, n° 1 278, 30 décembre 1910, pp. 995-999, Destutayre, « Les omnibus parisiens », *Revue du traditionnisme français et étranger*, vol. 8, juin 1913, pp. 99-101 et Balizet (V.), « Formes 92, 48, 27... partez ! », *Le Monde*, 22 janvier 1994.

[79] Voir Boileau (N.), *Satire VI*, *in Œuvres poétiques*, Tours, Alfred Mame, 1870, pp. 101-105.

[80] Voir, par exemple, Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus. Cent ans de transports parisiens », *BID*, mars 1956, p. 3 et *Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974*, Paris, RATP, 1974, p. 3.

du tramway en France, André Mariage... Les noms des compagnies, enfin, incarnent à eux seuls une époque, une période ou un esprit : Dames blanches, CGO, STCRP...

Ce récit répété compte donc bien des lacunes et présente souvent l'histoire des transports parisiens comme une succession de matériels toujours modernisés et de phases administratives où tensions et échecs sont lissés, voire passés sous silence[81]. Cette histoire peut néanmoins être menée de façon très sérieuse et à l'aide de sources directes, comme l'illustre le travail de Louis Lagarrigue, réalisé à l'occasion du centenaire de la CGO[82]. Mais institutions et considérations sur le matériel roulant y prennent le pas sur l'ensemble des autres thèmes et approches possibles. Ainsi, les réformes tarifaires sont, le plus souvent, négligées au regard de leurs répercussions sur le fonctionnement global des transports parisiens. Ou lorsque d'autres dimensions sont abordées, il s'agit souvent d'œuvres plus nostalgiques que véritablement historiques. Par exemple, pour ce même centenaire de la CGO, un ingénieur de la RATP, « *"parisien de Paris"* », narre « *l'histoire anecdotique et sentimentale* » des transports parisiens[83]. Le progrès jugé continu et tangible des véhicules y est donc généralement salué, notamment à l'occasion d'événements récurrents, comme le Salon de l'automobile[84]. Toutefois ces récits ne sont pas rédigés uniquement lors d'anniversaires ou de modification importante du système, telle la motorisation, mais surgissent également à des époques où l'autobus ne présente pas un visage particulier. Constatons ici que l'existence d'une histoire savante et d'une histoire profane de l'autobus en fait un objet entré dans le champ culturel de Paris et des Parisiens. Toutes deux laissent à l'omnibus une véritable place de choix qui détermine pour beaucoup le destin de l'autobus.

Le lourd héritage de l'omnibus

La construction de l'autobus comme mode de transport parisien du XX^e^ siècle a effectivement dû composer avec le lourd héritage de l'omnibus hippomobile qui a largement contribué à forger son identité. Gestes, modes de fonctionnement, formes du système ont été rapportés aux défauts et qualités de l'omnibus, de façon explicite, au début du XX^e^ siècle, puis de façon plus tacite mais très présente tout au long du siècle. Une telle ombre ne pèse ni sur le métro, ni sur l'automobile. En effet, quand le métro est un mode entièrement neuf à son ouverture, l'autobus n'est qu'une nouvelle évolution d'un mode préexistant. Pour sa part, l'automobile a pu être décrite comme « *une intruse et*

[81] Voilà, par exemple, comment un agent de la RATP résume la période 1942-1949 dans un texte de 17 pages : « *les Pouvoirs Publics qui avaient déjà, sous l'occupation en 1942, rattaché les transports de surface à la Compagnie du Métropolitain, décident de créer un organisme nouveau, la Régie Autonome des Transports Parisiens, la R.A.T.P. actuelle, qui a aujourd'hui la tâche de nous transporter* » (Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus », *art. cit.*, mars 1956, p. 11).

[82] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*

[83] Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus », *art. cit.*, pp. 1-17.

[84] C'est notamment le cas en 1946, lorsqu'une grande parade retrace l'évolution des véhicules, de l'omnibus hippomobile aux dernières automobiles à pétrole (INA, *Les actualités françaises*, 17 octobre 1946).

une parvenue dans la cité », l'autobus étant bien plus modelé par le passé de l'omnibus que la voiture automobile par celui des rares véhicules hippomobiles individuels[85].

Dans l'apprentissage des gestes par les voyageurs, l'image qu'ont les citadins des modes de transport ou, probablement, les choix d'itinéraires, puisque les lignes demeurent longtemps inchangées, l'autobus se fonde sur la longue histoire de l'omnibus. Effectivement, nombre de témoignages attestent que ce dernier alimentait une vaste culture reconnue comme typiquement parisienne[86]. Culture qui se retrouve par exemple dans le vocabulaire employé, même si la motorisation a provoqué des évolutions sémantiques (voir p. 187).

Une fois disparus, les omnibus devinrent d'ailleurs les représentants d'une époque regrettée, par une sorte de métonymie, si bien qu'ils contribuèrent à conférer à l'autobus un caractère également désuet, celui-ci présentant toujours un aspect artisanal marqué, longtemps après sa motorisation[87]. Symptomatique de ce phénomène, la place qu'occupent les agents du réseau dans les représentations parisiennes extérieures au système. Alors que le cocher et le conducteur sont des personnages-clés des boulevards du XIX^{e} siècle, une fois devenus machiniste et receveur, leur présence semble s'étioler au long du XX^{e} siècle, la disparition du receveur symbolisant ici celle d'un intérêt porté aux agents des services de transport. Leur retour sur le devant de la scène ne s'opère qu'à l'occasion d'un malaise touchant le métier de machiniste-receveur dans les années 1980-1990, donc sous une forme extrêmement différente des descriptions nombreuses des rôles et caractères des agents au XIX^{e} siècle.

La culture de l'autobus à Paris s'est donc alimentée de celle de l'omnibus. Elle est également parvenue à se constituer un fonds mémoriel propre, notamment appuyé sur l'évolution des véhicules eux-mêmes.

Célébrations et mythes du matériel roulant, un classique du monde des transports

La culture de l'autobus parisien se fonde effectivement sur plusieurs événements célébrant l'histoire de ce mode ou utilisant d'anciens véhicules pour des fêtes, spectacles, voire mariages[88]. C'est bien souvent l'occasion de renouveler la mémoire de l'objet plus

[85] Flonneau (M.), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, p. 393.

[86] Voir, par exemple, ce qu'en narre le géographe et écrivain André Siegfried (p. 78).

[87] Le Paris décrit par l'écrivain Anatole France est ainsi celui de l'enfance, d'une ville empreinte de ruralité et de l'omnibus hippomobile, qui semble incarner le temps regretté :

> *Paris était alors plus aimable qu'il n'est aujourd'hui. [...] A chaque pas on voyait des arbres pencher sur de vieux murs leur cime bocagère. [...] Dans les quartiers populeux, des chevaux de toute robe et de toute encolure, traînant fiacres, haquets, tapissières, cabriolets, égayaient la chaussée où les moineaux s'abattaient en troupes pour picorer le crottin. Et à longs intervalles, un omnibus jaune, attelé de percherons pommelés, roulait avec fracas sur le pavé bossu. [...] Moi qui vous parle, j'ai connu, peu s'en faut, les bruits et les embarras de Paris, tels que Boileau les décrivait, vers 1660, dans son grenier du palais. J'ai entendu comme lui le chant du coq déchirer, en pleine ville, l'aube matinale. J'ai senti dans le faubourg Saint-Germain une odeur d'étable ; j'ai vu des quartiers qui gardaient un air agreste et les charmes du passé.*

(France (A.), *La vie en fleur*, Paris, Calmann-Lévy, 1932, pp. 321-322)

[88] Sur les locations, voir « En voyage avec chauffeur », *Le Monde*, 22 janvier 1994.

que son histoire. Ce mouvement semble d'ailleurs s'accentuer, la mémoire, si elle donne corps à l'objet, voire une certaine vie lorsque des voyages à bords d'anciens autobus à plate-forme sont organisés, cachant souvent une démarche plus complexe et contextualisée qui serait celle de l'historien. La mémoire passe par des images, accompagnées de commentaires souvent courts et attachés à décrire précisément les véhicules ou autres dispositifs techniques[89]. Si une réflexion plus soucieuse de peser les déterminants sociaux, politiques ou économiques de l'histoire des transports parisiens en pâtit, soulignons que la récurrence des célébrations reflète la place que l'autobus occupe dans l'espace public parisien, au sens culturel du terme[90].

Généralement, plusieurs idées nostalgiques alimentent l'histoire des transports de surface dressée par les amateurs issus du milieu : les conditions de circulation ne feraient qu'empirer, la sociabilité était meilleure à bord des autobus à plate-forme, le respect des couloirs aurait été meilleur à leur création qu'à la fin du XX^{e} siècle, les TN et les autobus standards correspondraient à deux grandes époques, sans équivalentes contemporaines[91]. Autant d'idées qui ne sont pas nécessairement fausses, mais, présentées comme elles le sont, ne jouent qu'un rôle de célébration et d'alimentation d'un discours collectif très consensuel.

Le fait que les véhicules soient les principaux témoignages d'une époque révolue, quelle qu'elle soit, suffit d'ailleurs à inciter au consensus, autour d'une célébration technique, d'explications sur le fonctionnement de tel ou tel véhicule, d'un dépaysement pour ceux n'ayant pas vécu l'époque pendant laquelle ils étaient exploités et d'une nostalgie pour les autres. Expositions et émissions mettent ainsi en scène une histoire surtout centrée sur son matériel roulant[92]. Ce que renforce le développement ancien de reproductions d'autobus sous la forme de jouets, les premiers modèles réduits d'omnibus automobiles Brillié-Schneider étant vendus dès 1908[93].

Le véhicule joue donc un rôle de premier plan dans la mémoire du réseau dans son ensemble, de même qu'il a pu jouer un rôle essentiel dans l'appréhension du système par des acteurs politiques ou techniques, au risque de masquer ses autres constituants. Deux exemples d'utilisation du matériel à des fins très consensuelles illustrent cette idée (voir fig. 155, p. 777). Le gaulliste Michel Debré a ainsi fait usage d'autobus à plate-forme

[89] Pour un exemple de ce type de célébration, voir « RATP 1949-1988 : regards sur les 40 ans de l'entreprise », *EP*, janvier 1989, pp. 17-20.

[90] La célébration des 100 ans du premier omnibus automobile parisien, en 2006, est très représentative de ce type de rites. Voir également celle des 100 ans de la CGO, en 1956 (Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus », *art. cit.*, pp. 1-17). Sur les célébrations en général, voir Passalacqua (A.), « Heritage celebration and public space design : the cases of Paris bus and tram networks », 5^{e} conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, 11 p.

[91] Voir, par exemple, Lamotte (B.), *Ligne 72 Point-du-jour. Son histoire des années 1900 à nos jours*, Paris, RATP, 2003, 55 p.

[92] L'exposition Busrama qui s'est tenue en 1976-1977 à l'Hôtel de Ville constitue l'une des premières rétrospectives sur le matériel roulant mis en scène à une époque où les pouvoirs publics cherchent à promouvoir l'autobus (voir *Busrama : exposition organisée à l'occasion des 70 ans des autobus parisiens*, Paris, RATP, 1976).

[93] Voir notamment *Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, pp. 294-295.

pour promouvoir sa campagne électorale aux élections présidentielles de 1981 auprès des jeunes[94]. En 1993, la célébration de la chanteuse Édith Piaf, la môme de Montmartre, a également eu recours à l'autobus à plate-forme, jouant peut-être sur le fait que les autobus sont eux aussi nés sur les pentes des Montmartre[95].

Fig. 155 – *Deux événements utilisant des TN à la fin du XX^e siècle*[96]

Cette célébration du matériel, très classique dans le monde des transports est complétée par un éloge récurrent de quelques lignes jugées comme remarquables, à l'aune de ce que peut être la route nationale 7 pour l'automobile française ou la route 66 pour l'automobile nord-américaine.

Quelques lignes phares ou le réseau principal de l'autobus parisien dans la mémoire collective

Si la présence du réseau d'autobus à Paris n'est pas toujours extrêmement visible, en revanche quelques lignes spécifiques font figure de partie émergée de l'*iceberg*, en revenant régulièrement sur le devant de la scène, littéraire, artistique ou médiatique. De ce point de vue, le Madeleine – Bastille, depuis le milieu du XIX^e siècle jusqu'au milieu du XX^e siècle, occupe indéniablement la première place (voir p. 37). Rappelons, par exemple, que c'est à lui que se raccroche un Paris récemment occupé à la recherche de divertissements susceptibles de le dérider, lorsque le Madeleine – Bastille occupe la scène des Folies-Bergère en novembre 1940 (voir fig. 156, p. 778).

Aux côtés de cette ligne si particulière, figurent quelques autres liaisons qui se sont imposées dans les esprits parisiens : Batignolles – Clichy – Odéon, dénommée par ce terminus intermédiaire, Montmartre – Saint-Germain-des-Prés ou Panthéon – Courcelles. Cette dernière est peut-être la plus intéressante, puisque, sous les appellations successives de Panthéon – Courcelles, S, $^{AF}/_{S}$ et 84, cette ligne, à l'itinéraire quasi inchangé depuis le XIX^e siècle, est récurrente dans les évocations de l'autobus parisien. Du dramaturge Georges Courteline, qui y situe l'une de ses courtes pièces les plus célèbres, publiée dans

[94] INA, *Journal télévisé de 20 h d'Antenne 2*, 21 mars 1981.

[95] INA, *Journal télévisé dernière d'Antenne 2*, 11 octobre 1993.

[96] A gauche : campagne présidentielle de Michel Debré en 1981 (INA, *Journal télévisé de 20 h d'Antenne 2*, 21 mars 1981) ; à droite : le ministre de la culture RPR Jacques Toubon inaugurant le spectacle consacré à Édith Piaf, à bord d'un TN (INA, *Journal télévisé dernière d'Antenne 2*, 11 octobre 1993).

[97] « Spectacles parisiens », *L'illustration*, n° 5 099, 10 novembre 1940, p. 334.

Fig. 156 – *Le Madeleine – Bastille aux Folies-Bergère (novembre 1940)*[97]

l'*Écho de Paris* en 1891, à l'écrivain Raymond Queneau, qui joue sur la consonance de l'autobus S pour ses *Exercices de style* édités en 1947, nombreux sont les artistes inspirés par cette ligne[98]. Cette présence particulière est d'ailleurs exploitée par la RATP à des fins commerciales, notamment grâce à l'interprétation que les frères Jacques donnèrent du texte de Raymond Queneau (voir fig. 157, p. 778)[99].

Fig. 157 – *Raymond Queneau, les frères Jacques et l'autobus S (*ca. *1950*-ca. *1980)*[100]

[98] Voir Courteline (G.), *Panthéon-Courcelles*, *in Les linottes*, Paris, Bernouard, 1925, pp. 188-203 et Queneau (Raymond), *Exercices de style*, Paris, Gallimard, 1947, réédition, 1982, 158 p. La ligne se croise ainsi dans de nombreuses œuvres littéraires, notamment, à des époques très différentes, sous la plume de Joris-Karl Huysmans et celle d'André Billy (Huysmans (J.-K.), *Là-bas*, Paris, Tresse & Stock, 1896, p. 404 ; Billy (A.), *Paris vieux et neuf*, Paris, Rey, 1909, vol. 2, p. 211). Au début des années 1880, le caricaturiste André Gill projetait de réaliser un panorama qui aurait présenté la place de la Concorde peuplée de célébrités de son époque ; le Panthéon – Courcelles devait y figurer, rappelant ainsi le panorama du boulevard qui présentait le Madeleine – Bastille (voir p. 54 et Goudeau (É.), *Dix ans de bohème*, Paris, Librairie illustrée, 1888, réédition, Seyssel, Champ Vallon, 2000, p. 509).

[99] Moins célébrée, mais ayant également survécu à la refonte du réseau à la Libération, la ligne U (Gobelins – Place des Ternes), puis 83 (Place d'Italie – Levallois), est également très présente dans l'imaginaire parisien. Parmi ces mises en scène, citons la publicité faite par Yolait, le feuilleton télévisé *L'abonné de la ligne U* ou la fiction littéraire Demouzon (A.), *Chagrin d'amour, autobus 83*, *op. cit.* (voir p. 739).

[100] De gauche à droite : Raymond Queneau et les frères Jacques (INA, *Les mémorables*, 1er janvier 1990) ; les frères Jacques participant à une campagne en faveur de l'autobus à Boulogne-Billancourt en 1981 (« Boulogne sur ticket », *RI*,

Ce panthéon des lignes d'autobus semble toutefois s'essouffler quelque peu dans la seconde moitié du XX^e siècle, le lien avec l'omnibus hippomobile, oublié ou inexistant, n'alimentant plus la mémoire collective de telle ou telle ligne. Seul le PC semble ici pouvoir être reconnu comme une ligne à part sur le réseau de surface de la RATP. Son histoire, puisqu'elle est la seule ligne à avoir remplacé un chemin de fer lourd, son indice, en lettres, son itinéraire, connu, simple et lisible, contrairement à beaucoup d'autres, son statut de ligne la plus chargée, la plus longue et la plus tourmentée de Paris et sa situation de ligne intermédiaire entre Paris et la banlieue lui assurent une identité spécifique, que reflètent la presse et, plus globalement, l'imaginaire parisien[101]. Les relations de cette ligne au territoire parisien sont effectivement très particulières. Simultanément à l'extérieur et à l'intérieur, elle dessert un territoire mêlant industries, grands équipements et HBM, qui n'est pas celui des autres lignes, qui toutes, peu ou prou, s'immiscent dans le centre de Paris. Cette ambiguïté entre centre et périphérie, qui caractérise le PC, est très lisible sur le plan proposé aux voyageurs après sa scission en trois lignes PC 1, PC 2 et PC 3 : il tourne autour plus qu'il ne dessert les lieux reconnus comme parisiens (voir fig. 158, p. 779). La composition de sa population, fortement banlieusarde, tranche également avec celles des autobus *intra muros*, plus parisienne. Mais cette distinction cache en réalité la profonde standardisation du réseau à long terme, qui débouche sur l'absence d'autres lignes s'imposant particulièrement dans la mémoire parisienne depuis plusieurs décennies.

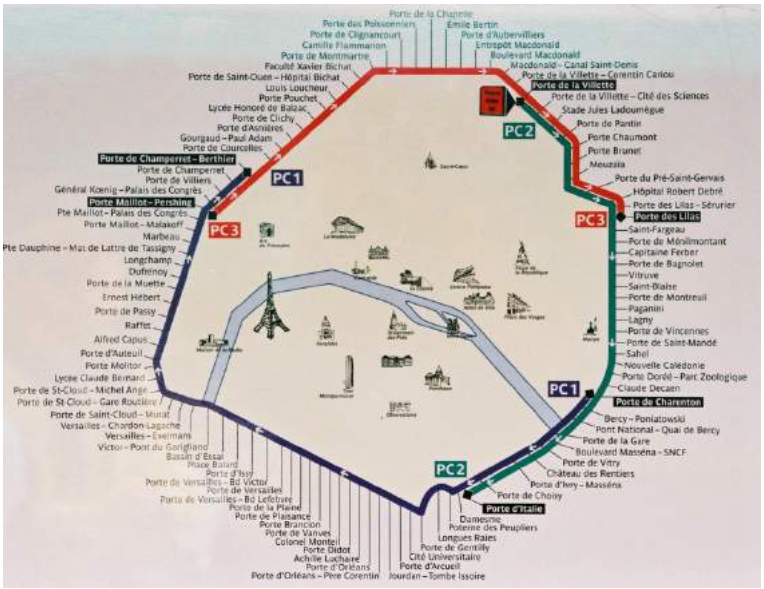


Fig. 158 – *Plan de la ligne PC 1, PC 2 et PC 3 (2000)*[102]

Contrairement à ce que certains regards contemporains pourraient laisser croire, l'auto-

n° 52, décembre 1981) ; les frères Jacques interprétant un texte de Raymond Queneau sur un décor de plate-forme arrière (INA, *Les mémorables*, 1er janvier 1990).

[101] Sur la création du PC, voir p. 290. Pour une description d'un parcours le long du PC en 1998, consulter Holtz (M.), « La longue boucle de la petite ceinture », *Le Monde*, 20 juillet 1998 (voir p. 1125).

[102] PRATP, 245 113.

bus trouve réellement une place dans la mémoire collective parisienne, notamment fondée sur son matériel et la célébration de certaines lignes particulières. Mais c'est à travers l'apprentissage que chaque voyageur a dû faire pour devenir passager de l'autobus que la culture spécifique de ce mode s'est immiscée dans les esprits et les corps des Parisiens.

B. La nécessaire initiation du voyageur parisien

Alors que la tour Eiffel « *joue un rôle d'intercesseur pour la découverte de la capitale* », l'autobus semble plutôt réserver cette découverte à ceux qui connaissent déjà Paris[103]. En effet, à l'ère de la massification de la mobilité urbaine motorisée, engagée à la Belle Époque, l'autobus préserve un certain raffinement en semblant imposer une véritable initiation à qui veut profiter de ce réseau de transport. Initiation qui rappelle ce rapport religieux qu'entretient le passager d'autobus à son mode de transport. Du journaliste André Fontaine, analysant l'« *autobussomanie* » au milieu du siècle, à l'ingénieur de la RATP Yo Kaminagai précisant au début du XXI^{e} siècle que prendre l'autobus nécessite un « *certain métabolisme* », le mode est reconnu comme n'étant pas directement accessible à tous[104].

Prendre l'autobus à Paris ou un apprentissage gestuel

La culture de l'autobus passe effectivement par un apprentissage corporel des gestes qu'il convient de maîtriser. Ces gestes sont spécifiques à chaque ville, même à la fin du XX^{e} siècle, alors que les véhicules ont connu une standardisation très puissante. Même après la suppression de la plate-forme arrière, il subsiste des éléments très particuliers que seul un apprentissage local permet d'appréhender : ouverture des portes, demande de l'arrêt, achat et validation du titre de transport… La plus marquante de ces attitudes fut celle à adopter face à cet objet très particulier qu'était la plate-forme arrière. En témoignent des récits d'étrangers en voyage à Paris, comme ces souvenirs de Belges ayant visité la capitale française dans les années 1930[105] :

> *– Il y avait les bus qui étaient un peu spéciaux.*
> *– Il fallait apprendre à descendre d'un bus en marche comme les Parisiens. Et c'est un truc. On doit lancer son corps et puis son pied en arrière et rester debout. C'est très difficile. Ça c'est la première chose que j'ai apprise en prenant le bus, évidemment.*

L'exploitant joue un rôle pédagogique dans la transmission de cette culture du corps, son intérêt étant que les échanges se déroulent le plus rapidement et facilement possible,

[103] Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 572.

[104] Fontaine (A.), « Autobussomanie », *Le Monde*, 30 mai 1948 et p. 1108 ; entretien avec Yo Kaminagai.

[105] FI, *Le Paris des années 1930 filmé par des cinéastes amateurs belges*. Ces touristes s'empressent de se rendre sur les boulevards et d'y prendre l'autobus. Le film montre aussi l'agent de la Porte Saint-Denis, également connu d'eux (voir p. 69).

comme l'illustrent les conseils distribués par la STCRP ou la RATP avec les plans de réseau (voir fig. 152, p. 759 et fig. 153, p. 760) :

> La voiture étant complètement arrêtée :
> ***POUR MONTER EN TRAMWAY***
> *Saisir avec la* main droite *la* poignée de droite, *poser le pied gauche le premier sur le marchepied et monter en se tournant vers l'avant de la voiture.*
> ***POUR DESCENDRE DE TRAMWAY***
> *Saisir avec la* main gauche *la* poignée de gauche, *descendre en se tournant vers l'avant de la voiture et poser le pied droit le premier à terre.*
> ***ATTENTION !***
> *Attendre toujours* l'arrêt complet *de la voiture pour y monter ou en descendre. La Société décline par avance toute responsabilité pour les accidents dont pourraient être victimes les voyageurs ne se conformant pas à cette prescription.*

Maîtriser ces gestes fait d'ailleurs tellement partie de la culture parisienne que toute erreur dans leur pratique donne à rire, notamment la chute du passager tentant de monter en marche à bord de la plate-forme, source comique récurrente du cinéma[106]. Cette culture gestuelle de l'autobus n'est pas figée et évolue au fur et à mesure que changent les rythmes de la ville et les formes des véhicules[107]. Ainsi, courir après l'autobus est un élément qui s'est imposé progressivement, comme le remarque un article de 1927 paru dans *L'auto* : alors que cette pratique était inexistante à l'époque des omnibus hippomobiles, elle s'est développée avec la motorisation, la vitesse des véhicules imposant ainsi aux voyageurs désireux d'y monter au dernier moment d'accroître leur allure[108]. Ce sont donc quelques gestes qui se transmettent de voyageur en voyageur, qui sont enseignés aux enfants, que les touristes découvrent et que l'exploitant tente de maîtriser, d'inculquer ou de comprendre[109].

Les règles de fonctionnement

Aux gestes qu'on ne peut ignorer s'ajoutent des règles de fonctionnement qu'il convient de connaître pour prendre l'autobus[110]. Ne pas comprendre ou maîtriser la numérotation des lignes, le fonctionnement des correspondances ou la tarification peut tout simplement rebuter à emprunter ce mode de transport, qui voit ses règles alterner entre complexification et simplification[111]. C'est ainsi que la tarification s'est considérablement simplifiée

[105] *Guide officiel TCRP. Autobus, tramways, bateaux*, 1931 (collection personnelle).

[106] Voir, par exemple, FI, *Polycarpe inspecteur de la mode*.

[107] Un poisson d'avril organisé par Antenne 2 en 1981 montre à quel point les habitudes corporelles peuvent se prendre rapidement (INA, *C'est la vie*, 1er avril 1981). Il s'agissait en l'occurrence de proposer la suppression des bancs aux points d'arrêt qui en étaient équipés en raison de leur caractère supposé dangereux et prétendument prouvé par un rapport médical. Les réactions des voyageurs attendant l'autobus sont très favorables au maintien de bancs, qui n'ont été installés, pour l'essentiel, que depuis quelques années, avec le développement des abris de la SOPACT (voir p. 598). Ils ne semblent plus pouvoir se passer de cet équipement dont l'utilisation s'est inscrite dans leur gestuelle.

[108] *L'auto*, 21 décembre 1927 (ARATP, 1R 89).

[109] Voir, par exemple, FI, *Beaucoup de bruit pour rien*. Quelques gestes suffisent à y identifier le voyage en autobus des années 1990 : faire signe au machiniste, monter, composter un billet trouvé dans sa poche, être déstabilisé par le démarrage, s'accrocher à une barre, s'asseoir, lire son journal, se lever et descendre.

[110] La fiction FI, *French Lovers*, datant de 1985, montre par exemple qu'il vaut mieux connaître le fonctionnement du réseau le dimanche pour éviter d'être embêtée par un automobiliste trop entreprenant.

[111] Sur les indices, voir Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006, pp. 4-11.

dans les années 1970 grâce à la *Carte orange*, en lien avec la disparition du receveur, tandis que le réseau s'est pour sa part rationalisé à la Libération, après une phase de complexification à l'extrême juste avant la guerre. En revanche, ligne par ligne, la tendance semble plutôt être à une difficulté croissante de la lisibilité : création de services partiels ou d'antennes distinguées par un indice particulier, dédoublement des itinéraires en raison d'un sens unique... De même, alors que le réseau était pratiquement identique la journée, le soir et le dimanche avant la Deuxième Guerre mondiale, le choix de suspendre des lignes après 21 h et d'en supprimer de nombreuses les dimanches et jours fériés conduit à une démultiplication des réseaux : réseau de jour ouvrable, réseau de dimanche et jour férié et réseau de soirée auxquels s'ajoute un réseau de nuit (voir p. 1156).

Ainsi, jusque dans ses plus fins détails, le système de l'autobus a tendance à favoriser l'habitué[112]. Par contraste, ceux qui n'empruntent l'autobus qu'occasionnellement s'étonnent des mœurs pratiquées à son bord, mêlées de règles et de coutumes, et estiment alors légitime de conter leur aventure[113]. Logiquement, parmi les figures marquant l'image du piéton dans le Paris du XIX^{e} siècle, le touriste possède ceci de particulier qu'il est réputé se perdre lorsqu'il se prend à utiliser les omnibus, non pas uniquement en raison des itinéraires qu'il ignorerait, mais également en raison d'une méconnaissances des usages de ce mode[114]. La règle fait effectivement partie de la culture parisienne, comme celle de la surcharge, avec son respect tout théorique, le *complet* donnant lieu à de nombreuses scènes d'humour[115].

Il existe pourtant différents outils qui s'adressent à celui qui n'a pas encore été intronisé. Parmi ceux-ci les cartes font figure de principale clé d'accès au réseau, mais peuvent s'avérer, en réalité n'être destinées qu'aux seuls connaisseurs.

Les cartes, clés d'accès au réseau ou bréviaires des initiés ?

La cartographie occupe dans cette culture du voyageur parisien une place toute privilégiée, puisque les plans d'un réseau de transport présentent, le plus souvent, des signes très spécifiques à chaque ville. L'élaboration de plans met en effet directement en jeu la relation qu'entretient l'autobus avec son territoire. Dessiner un plan de réseau répond à des impératifs de coût, la diffusion en étant très large et gratuite pour les plus courants, à des conditions techniques, le choix des couleurs demeurant très restreint jusqu'aux années 1970, et à un curseur à placer entre fidélité au territoire et simplicité de lecture

[112] Certains arrêts de l'entre-deux-guerres ne comportaient-ils pas des distributeurs de numéros d'ordre disposés sur le trottoir opposé, dont seuls les habitués pouvaient connaître l'existence, laissant ainsi les nouveaux venus sur le pavé, puisque sans numéros (« De quelques suggestions utiles concernant les arrêts des voitures de la S.T.C.R.P. », *L'ami du peuple du soir*, 27 avril 1931) ?

[113] Voir, par exemple, Sarraute (C.), « Le bus et la manière », *Le Monde*, 22 janvier 1994, p. 5.

[114] Voir Passion (L.), « Marcher dans Paris au XIX^{e} siècle », *in* Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^{e}-XX^{e} siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, p. 28

[115] Voir, par exemple, Leroy (C.), *Les malheurs du capitaine Lorgnegrut*, Paris, La librairie illustrée, 1887, pp. 26-36.

du réseau, ce qui revient également à sélectionner les éléments représentés en plus du réseau lui-même. De ce point de vue, seules la Seine et la frontière entre Paris et sa banlieue figurent systématiquement sur les plans que nous avons consultés depuis le milieu du XIX^{e} siècle.

L'analyse des plans d'autobus doit s'appuyer sur une rapide présentation de ceux de métro, puisque, dans ce domaine comme dans d'autres, le réseau ferré a imposé sa logique. Le réseau de métro est présenté sous une forme stylisée, faisant abstraction des éléments de topographie et du tracé des voies parisiennes dès l'époque de la CMP[116]. Le dessin devient toujours plus abstrait en abandonnant, après la Deuxième Guerre mondiale, les quelques éléments étrangers au réseau encore perceptibles, comme les ponts ou les allées des bois de Boulogne et Vincennes. Un style stable est ainsi trouvé par la jeune RATP, employant des couleurs pour distinguer des lignes au tracé très simplifié et distinguant, par un souci de repérage plus que pour d'éventuelles raisons de tarification, Paris et la banlieue. Ce système n'est enrichi que par quelques progrès techniques notamment l'emploi d'une couleur par ligne à partir des années 1970. Avec la création du RER et le *design* particulier qu'il véhicule, le plan de métro est contraint d'évoluer pour faire une place à ce nouveau réseau *intra muros* et, sous son influence, connaît une évolution nouvelle vers une géométrisation plus marquée. Se rapprochant de la logique du plan du réseau londonien, les lignes ne sont plus tracées qu'avec des angles de 45 ou 90 °, ce qui simplifie leur compréhension, au détriment de la fidélité au tracé et au territoire. La rupture voulue par le PDG Christian Blanc, au début des années 1990, se retrouve également sur les plans qui font dès lors une place nouvelle aux éléments urbains, notamment au tracé des voies et aux différents lieux et monuments desservis, en s'appuyant sur les nouvelles techniques informatiques, mais en s'intéressant également à la perception que les voyageurs ont du réseau et des plans eux-mêmes[117].

Pour les transports de surface, le problème de la représentation cartographique est exacerbé par la multiplicité des lignes, la CGO en comptant déjà 25 en 1856, contre 14 pour le réseau de métro en 2000, puis la masse des points d'arrêt, notamment au cours de l'entre-deux-guerres. Dès lors un plan de réseau trop chargé ne peut être que très difficilement lisible et impose de faire des choix, qui, progressivement, s'opèrent sous l'influence du métro (voir p. 1136).

Les premiers plans sont nés avec les premiers omnibus, la multiplication des compagnies et des lignes imposant rapidement de créer des outils pour s'y repérer. Tracés sur

[116] Pour consulter des plans du réseau de métro de différentes époques, voir p. 1158. L'influence du plan londonien, créé par le dessinateur Harry Beck pour le *Board* en 1933, est très forte sur l'ensemble des productions de plans de métro à travers le monde (sur ces questions, voir notamment Ovenden (M.), *Metro maps of the world*, Londres, Capital Transport, 2003, réédition, 2005, 144 p.).

[117] Sur la perception des cartes et du réseau par les voyageurs, voir Vignaux (G.), *Le réseau des transports parisiens. Territoires et cartographie mentales*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 30, 1987, 66 p.

des plans de Paris, ils indiquent les services des différentes compagnies, un dessin des véhicules permettant d'ailleurs de les distinguer. Ces plans ne sont pas l'œuvre des compagnies elles-mêmes mais des initiatives individuelles ; ils sont donc en vente (voir fig. 200, p. 1136). La CGO, à notre connaissance n'émettait pas de plans, mais une activité parallèle de conception et de vente de guides et plans s'est développée, certains étant vendus dans les bureaux d'omnibus. D'autres sont distribués gratuitement mais sont surchargés de publicités diverses ou directement édités par un grand magasin, comme *La Belle Jardinière*. Ils peuvent être nettement plus stylisés que les précédents et passer sous silence toute indication toponymique (voir fig. 201, p. 1137). Ils ne peuvent donc s'adresser qu'aux voyageurs connaissant suffisamment la ville et ne constituent, dès lors, aucune aide pour l'accès au réseau du plus grand nombre.

Soucieuse de développer son activité, la STCRP crée un plan des réseaux d'autobus et de tramways sur un fond de carte assez précis, portant les rues, leurs noms et les principaux bâtiments parisiens (voir fig. 202, p. 1138). L'objet est alors un argument commercial permettant d'attirer le client et de lui faciliter l'accès au réseau. La multiplicité des lignes et l'existence de pôles complexes, comme ceux de Saint-Lazare ou de la République rendent toutefois la lecture très difficile. Ces plans reflètent en revanche parfaitement la complexité de la situation des transports de surface de l'entre-deux-guerres.

La fusion entre réseaux ferré et routier se traduit directement par l'élaboration d'un plan d'autobus calqué sur la logique de celui du métro, fait d'une simplification à l'extrême et d'une abstraction du territoire (voir fig. 203, p. 1139). La configuration du nouveau réseau va d'ailleurs dans le même sens, le regroupement des lignes par pôle étant alors perceptible par le choix des couleurs. Ce n'est qu'à partir de la fusion que l'exploitant tente de donner au voyageur toutes les informations lui permettant de profiter des correspondances entre les réseaux. Information difficile à synthétiser que plusieurs outils permettent d'appréhender, même si, le plus souvent, de façon assez complexe (voir fig. 204, p. 1140, fig. 205, p. 1141, fig. 206, p. 1142, fig. 207, p. 1143 et fig. 208, p. 1144).

La logique commerciale des années 1970, comme celle des années 1920, se traduit par la refonte des plans de réseau. La RATP est alors à la recherche de plans les plus lisibles possibles, l'ensemble de ses cadres n'étant toutefois pas convaincu de l'utilité des plans en tant que tels. C'est ainsi que naissent des objets étranges, comme un plan ne comportant que les indications des lignes passant à chaque pôle sans le tracé de chaque itinéraire (voir fig. 212, p. 1148). Ou que la RATP parvient à tracer un plan très stylisé, limitant au maximum les indications sur le territoire traversé, rappelant des plans de l'époque de la CGO (voir fig. 213, p. 1149). Toutefois, profitant des progrès technologiques et à l'image de ce que connaît le métro, les plans du réseau d'autobus s'ouvrent à nouveau aux indications topographiques au cours des années 1990, la perte en lisibilité étant compensée

par un vaste choix de couleurs pour représenter les lignes.

De cette analyse des plans de réseau ressort l'idée que pour les consulter, il convient, le plus souvent, d'être un habitué, de la ville ou du réseau, en fonction des informations qui y sont portées. Par ailleurs, alors que le métro connaît une logique de réseau par point très présente, la notion de correspondance étant l'une de ses bases de fonctionnement, l'autobus s'appuie sur l'idée de lignes. Rares sont les plans ayant privilégié l'idée de points de réseau, dans une logique proche de celle développée en banlieue par l'opération *Autrement Bus* dans les années 1980 (voir p. 819). Il s'agissait pourtant d'une des idées alors mises en avant pour rendre l'autobus plus lisible. Cette domination de la logique de lignes, avant celle de point et même celle de réseau, explique en partie que les plans de réseau se réservent à un public déjà habitué. Phénomène renforcé par les indices de lignes, qui ont connu des périodes de complexification importante, au cours de l'entre-deux-guerres ou des années 1970-1980[118].

Ainsi, ce qui devrait être le principal outil d'accès au réseau, le plan, ne présente pas un souci de très forte diffusion de l'information par, le plus souvent, un manque de simplification, qui peut s'expliquer par la complexité de la tâche. Se trouve ainsi renforcé le caractère d'entre-soi d'un autobus qui se réserve à ses connaisseurs. Au-delà de la connaissance du réseau, ce groupe partage-t-il d'autres caractéristiques ? Il est possible d'en émettre l'hypothèse, notamment du point de vue des valeurs que véhiculerait le fait de prendre l'autobus.

C. Les valeurs d'usage de l'autobus parisien, entre moralisation et plaisir

La culture de l'autobus parisien renvoie-t-elle à des valeurs partagées par ses voyageurs ou véhiculées par ce mode de transport, à travers son usage ? Soulignons que l'objet lui-même n'est pas neutre du point de vue moral, dans la mesure où sa conception-même renvoie à la vie collective par exemple, mais qu'il offre une forte malléabilité, puisque il fut employé dans des circonstances bien différentes, voire contradictoires, notamment pendant la Deuxième Guerre mondiale (voir p. 393). Il peut ainsi prendre bien des valeurs que lui confèrent ses utilisateurs ou ses exploitants. Pour autant, certaines d'entre elles semblent plus courantes sur les lignes classiques du réseau *intra muros* de la CGO à la RATP. Elles pourraient d'ailleurs être incarnées par l'objet-clé du fonctionnement du système, la plate-forme arrière.

[118] Les indices eux-mêmes sont un élément culturel, comme en témoigne ce jeu de mot de *L'Écho de la STCRP* traitant de « *l'autobus à cabaret* » en lieu et place de l'autobus ~~AK~~ (*Le patrimoine de la RATP*, *op. cit.*, p. 216).

Autobus, morale et lien social

Mode collectif, l'autobus renvoie intrinsèquement à la vie en société et aux relations entre citadins d'une même ville. Ainsi, qu'il soit attaqué le 6 février 1934 ou lors d'actions violentes contre les machinistes, y compris à Paris, à la fin du XX^{e} siècle reflète le malaise de sociétés confrontées à une crise de confiance en l'autre et à un dysfonctionnement des institutions, nationales ou locales, somme toute, la faillite de ces valeurs[119]. L'autobus parisien n'a toutefois pas acquis le statut d'objet symbolique dont ont, par exemple, joui, au milieu du XX^{e} siècle, les autobus où régnait la ségrégation aux États-Unis[120].

L'origine de cette relation entre lien social et autobus est probablement liée à la démocratisation du trot qu'ont permis les omnibus au milieu du XIX^{e} siècle, offrant à chacun de pouvoir facilement quitter son quartier[121]. Pour autant, cette idée de démocratisation, contenue, même de façon fantasmée, dans le terme *omnibus*, se heurte au développement d'une société où l'individu s'affirme. Entre combler les différences ou répondre aux besoins de mobilité de chacun, l'autobus se trouve ainsi pris, comme d'autres objets, dans ce que le philosophe Raymond Aron a dénoncé comme étant le dilemme de l'égalitarisme[122]. Ce qui explique ses réticences à se développer en des lieux mal desservis ou, au contraire, justifie son développement là où il apporte une desserte en transport en commun quand le réseau ferré est absent.

Enfin, que l'autobus soit moralement malléable est typiquement illustré par les services spéciaux organisés par la STCRP afin d'inciter les Parisiens à découvrir l'Île-de-France. Mais il s'avère également être un outil indirect de moralisation de la société, en matière d'hygiène ou de pacification des relations sociales, que nombre d'« *entrepreneurs de morale* » ne négligent pas (voir p. 822)[123]. Autant de valeurs collectives portées, sinon par ce mode, du moins par leurs utilisateurs ou concepteurs. Il en est toutefois d'autres, plus individuelles, qui touchent au choix personnel qu'un voyageur fait en montant à bord d'un autobus.

L'agrément contre la vitesse ?

De ce point de vue, la tension principale nous semble s'exercer entre vitesse et agrément. Comme le souligne l'historien Jean El Gammal, il existe deux types de discours sur Paris : celui de la modernité et de la fluidité, ayant peu d'écho dans la population mais

[119] Sur la violence de février 1934, voir p. 353 ; sur la violence des années 1980-1990, voir p. 821.

[120] Le pasteur Martin Luther King a notamment conduit avec succès des actions de *boycott* des autobus à Montgomery en 1955, suite au refus de la ségrégation manifesté par la militante Rosa Parks (voir Bouvet (L.), « Les Noirs américains et le lien social aux États-Unis : un enjeu identitaire irréductible ? », *Lien social et politiques-RIAC*, printemps 1998, p. 98).

[121] Sur ce point, voir Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 116.

[122] Aron (R.), *Les désillusions du progrès, essai sur la dialectique de la modernité*, Paris, Calmann-Lévy, 1969, réédition, Paris, Gallimard, 1996, p. 21.

[123] Becker (H.), *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, traduction de Jean-Pierre Briand et Jean-Michel Chapoulie, Paris, Métailié, 1985, pp. 171-176.

mis en œuvre par les décideurs, et celui de la nostalgie du « *"Paris qui s'en va"* », présent dès le XIX^e^ siècle[124]. L'autobus, à de rares périodes près, comme la Belle Époque, relève bien plus du second en raison de son caractère de flânerie, hérité de l'omnibus et systématiquement mis en avant, même lorsque l'autobus faisait figure de moyen de transport de masse efficace et valorisé par une techno-structure et des médias avides de vitesse.

C'est donc bien au XIX^e^ siècle que remontent les racines de l'idée de promenade, qui se trouve résumée par Guy de Maupassant en 1885[125] :

> *Moi, je me promène en omnibus. Quand j'ai bien déjeuné, sans me presser, chez le marchand de vin qui est en bas, je fais mon itinéraire avec un plan de Paris et l'indicateur des lignes et des correspondances. Et puis je grimpe sur mon impériale, j'ouvre mon ombrelle, et fouette cocher. Oh ! j'en vois, des choses, et plus que vous, allez ! Je change de quartier. C'est comme si je faisais un voyage à travers le monde, tant le peuple est différent d'une rue à une autre. Je connais mon Paris mieux que personne. Et puis il n'y a rien de plus amusant que les entresols. Ce qu'on voit de choses là-dedans, d'un coup d'œil, c'est inimaginable. On devine des scènes de ménage rien qu'en apercevant la gueule d'un homme qui crie ; on rigole en passant devant les coiffeurs qui lâchent le nez du monsieur tout blanc de savon pour regarder dans la rue. On fait de l'œil aux modistes, de l'œil à l'œil, histoire de rire, car on n'a pas le temps de descendre. Ah ! ce qu'on en voit de choses !*
> *C'est du théâtre, ça, du bon, du vrai, le théâtre de la nature, vu au trot de deux chevaux. Cristi, je ne donnerais pas mes promenades en omnibus pour vos bêtes de promenades dans les bois.*

L'apparition du flâneur peut être datée de la deuxième moitié du XIX^e^ siècle. Si pour l'historien Marc Desportes cette figure disparaît peut-être au cours des années 1930, le passager en autobus n'en est-il pas l'incarnation tout au long du XX^e^ siècle ?[126] L'autobus est effectivement l'un des moyens de transformer le paysage comme décor en paysage comme arrière-fond vivant et interagissant avec le passager[127].

C'est probablement également la flânerie qui unit omnibus, puis autobus et littérature. La tradition littéraire de l'omnibus parisien s'illustre dès les années 1830, s'appuyant sur une large palette d'objets et de lieux décrits comme typiquement parisiens, autour des boulevards[128]. Plus tard, l'écrivain Victor Hugo est l'un des habitués de la CGO[129].

---

[124] El Gammal (J.), « Les Parisiens et leurs espaces. Cultures et représentations de la fin du XIX^e^ siècle à nos jours », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, pp. 528-529.

[125] de Maupassant (G.), « Le père Mongilet », *Gil Blas*, 24 février 1885.

[126] Desportes (M.), *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, p. 344.

[127] Comme l'écrit Marc Desportes :

> *Le paysage urbain n'est donc pas tant une donnée objective – le cadre spatial, composé de pleins et de vides, animé par le jeu des lumières – qu'une expérience éprouvée dans la liberté et s'articulant sur les signes que donne à lire la ville. Le paysage constitue non pas un décor – car cette expression renvoie à l'idée classique de tableaux, ceux d'un Louis Sébastien Mercier, par exemple – mais une sorte d'arrière-fond, englobant tout ce qui est perçu – brèves visions, mots saisis à l'improviste, incidents survenus dans la rue – à partir duquel le flâneur reconstruit ou imagine un intérieur, une conversation, un drame domestique, ou encore une autre vie pour lui-même...*

(*idem*)

[128] Voir notamment Ladvocat (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Un*, *op. cit.* et Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, *op. cit.*

[129] Ainsi, dans un mot adressé à la CGO le 3 janvier 1878, Victor Hugo écrivait :

> *Je fréquente habituellement deux lignes : les tramways de l'Étoile au Trône et les omnibus des Batignolles au Jardin des Plantes.*

Son goût pour les impériales a notamment frappé le philosophe Walter Benjamin et le romancier Francis Carco et contribué à alimenter une véritable fibre de certains écrivains en faveur des omnibus puis autobus[130]. Ce plaisir de Victor Hugo n'est pas sans rappeler celui de cette figure du flâneur parisien que fut Léon-Paul Fargue et, plus récemment, les pages consacrées avec ferveur par l'écrivaine Louise de Vilmorin aux autobus parisiens (voir p. 1113).

Assez paradoxalement, les omnibus s'étaient vus accuser de chasser et presser les piétons et de réduire à néant toute possibilité de promenade à pied[131]. Devenu l'un des modes les plus lents, son héritier, l'autobus, semble, au contraire, être l'un des supports de la promenade, ce qui témoigne de l'évolution de la perception de ce qu'est l'allure du flâneur. Autobus et touristes sont d'ailleurs réconciliés par cette figure du flâneur, le Parisien devenant touriste dans sa propre ville. Soulignons toutefois que la culture de mobilité d'un Parisien de longue date n'est pas celle d'un banlieusard ou d'un provincial venu s'installer à Paris, sans parler des personnes de passage, ce qui ne signifie pas que le Parisien connaisse le mieux sa ville, d'ailleurs[132]. Pour autant, l'autobus à Paris est un mode de Parisiens, ce que prouvent des études sociologiques réalisées depuis les années 1970 ou ce dont témoignent les récits d'aventures plus ou moins heureuses survenues à des touristes provinciaux depuis l'époque hippomobile. Cette culture du flâneur serait donc plus parisienne qu'universelle, ou du moins convient-il d'habiter la ville où l'on se déplace pour la partager. Flânerie renforcée par la qualité du service offert à bord, plus soucieux des voyageurs, surtout avant la disparition du receveur et qui explique en partie pourquoi, tels les bateaux omnibus, les autobus ont leur clientèle.

L'autobus de banlieue, qui connut les premiers services à un agent et a abandonné le receveur avant son cousin parisien, ne présente d'ailleurs pas un caractère de promenade aussi marqué, la différence entre les deux territoires trouvant ainsi une traduction précise dans la perception que chaque voyageur peut avoir de son déplacement. L'autobus de banlieue, moins présent mais plus subi, ne semble effectivement pas partager pleinement les valeurs d'usage de l'autobus *intra muros*. Les images des points d'arrêt de banlieue ne tranchent-elles pas avec celles de leurs cousins parisiens (voir fig. 159, p. 789) ?[133] Signe

J'ai ma part des excellents services que rendent au public les conducteurs et les cochers de ces deux lignes. Je voudrais, à l'occasion du jour de l'an, les remercier.
Permettez-moi de leur offrir, par votre intermédiaire, une somme de cinq cents francs. *Vous la trouverez sous ce pli.*
Je voudrais que ces cinq cents francs fussent distribués, par vos soins, aux conducteurs et cochers des deux lignes de l'Étoile au Trône et des Batignolles au Jardin des Plantes.
Ce n'est rien comme offrande, c'est peut-être quelque chose comme exemple, Je serais charmé d'être imité. Dans tous les cas, je suis heureux de donner une marque de sympathie cordiale à de braves et intelligents travailleurs.

(Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, p. 68)
Victor Hugo s'est même croqué sur une impériale d'omnibus (*ibid.*, p. 58).

[130] Voir Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 451 et Carco (F.), *Nostalgie de Paris*, Paris, Éditions du milieu du monde, 1941, p. 239.

[131] Studény (C.), *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 113.

[132] El Gammal (J.), « Les Parisiens et leurs espaces », *art. cit.*, p. 520.

[133] Ce dépaysement entre deux formes de transport pourtant proches, l'autobus à Paris et l'autobus de banlieue, rappelle

que le territoire contribue fortement à définir les objets.

Fig. 159 – *Deux images d'aubettes en banlieue (1984)*[134]

Ainsi, le système de l'autobus parisien a-t-il su développer une véritable culture, fondée sur des récits, des gestes, des connaissances et des valeurs d'usage qui lui sont propres. Une culture largement modelée par celle de l'omnibus mais qui a su peu à peu trouver une dynamique particulière, en se fondant notamment sur la distinction, face aux autres modes et aux impératifs du moment. De ce point de vue, son élément le plus remarquable et caractéristique reste, probablement encore de nos jours, la plate-forme arrière.

La plate-forme arrière, cheville ouvrière du système de l'autobus parisien

A l'image de sa place dans le fonctionnement de l'autobus, la plate-forme arrière nous semble jouer, dans la compréhension globale du système, le rôle de véritable cheville ouvrière, par laquelle l'ensemble des éléments, matériels, culturels, politiques et sociaux, trouve sa cohérence. En d'autres termes, il n'est pas anodin que cet objet ait symbolisé l'autobus parisien depuis quasiment sa naissance, les premières allusions au caractère spécifiquement parisien des autobus à plate-forme pouvant être datées, à notre connaissance, de la Première Guerre mondiale. Si notre objet a fini par se résumer à sa plate-forme arrière, c'est qu'elle cristallise son essence.

La plate-forme est d'abord le lieu de passage obligé, véritable *narthex* de l'autobus, lieu de l'acceptation ou du refus par le receveur, lieu également où peuvent se tenir des passagers, où éclatent les disputes et, l'impériale disparaissant très rapidement, seul espace en extérieur des autobus parisiens de l'entre-deux-guerres et des Trente Glorieuses. C'est également le lieu où la gestuelle parisienne doit être maîtrisée : se placer, répondre à l'appel du receveur, monter, choisir sa place, se faufiler et descendre sont autant d'exercices qui ont pour scène la plate-forme.

Dans ce rapprochement entre promenade et autobus, la plate-forme arrière a joué un rôle-clé en exacerbant les raisons pour lesquelles les personnes prennent l'autobus et les

l'expérience narrée par l'éditeur François Maspero et la photographe Anaïk Frantz lors de leur voyage en RER B, touchant à la question récurrente et troublée des liens entre l'aéroport et la ville mais aussi à la distinction entre tourisme et déplacements quotidiens (Frantz (A.) et Maspero (F.), *Les passagers du Roissy-Express*, Paris, Le Seuil, 1990, *passim*).

[134] A gauche : station *Cimetière* à Villetaneuse en 1984 (PIAURIF, IA 12 019) ; à droite : station *Université Paris XIII* à Villetaneuse en 1984 (PIAURIF, IA 12 090).

qualités de ce mode du point de vue du flâneur[135]. L'analogie classiquement développée est ici celle de la terrasse de café, lieu d'observation et de spectacle[136]. Véritable plateau théâtral et vigie ouverte à une foule qui en domine une autre, cet objet a su capter l'héritage du boulevard, celui de la promenade pour voir et être vu[137]. L'appellation récurrente de *balcon roulant* pour désigner les autobus parisiens trouve ainsi sa justification dans la notion de spectacle, de hauteur et d'animation urbaine qu'ils offrent à voir.

Sur un plan plus théorique, la plate-forme, comme interface entre l'espace intérieur et l'espace extérieur, se trouve au centre des tensions qui animent l'histoire de l'autobus à Paris, dans son rapport à l'espace public et aux autres modes de transport. Espace-clé du fonctionnement de l'autobus parisien et de son monde symbolique, elle l'est également de son évolution de long terme, puisqu'elle sous-tend les problématiques de normalisation et de différenciation des lieux et des comportements. Elle est à la croisée des processus de banalisation de l'espace intérieur et de spécialisation de l'espace extérieur. Elle requiert par exemple que les voyageurs puissent se masser devant elle, de façon presque improvisée, au gré des possibilités d'arrêt offertes au machiniste. Elle suppose aussi que l'arrêt puisse s'opérer aussi bien à droite qu'à gauche. Autant de prérequis que l'évolution de l'espace public au cours du XX^{e} siècle ne cesse de combattre. A l'intérieur, il s'agit évidemment d'un espace particulièrement spécifique, qui n'a pas résisté au processus de banalisation.

C'est donc un flux historique de long terme qui passe par elle, cette charge permettant de fonder le rôle particulier que lui réserve le système de l'autobus parisien. Ainsi, peut-être plus que tout autre, la plate-forme arrière est devenue le signe-clé de l'identité de l'autobus à Paris. Signe dont le succès s'est rarement démenti. A l'aune de la chronique que nous avons tenté de dresser, il semble que l'image négative de l'autobus en général ait quelque peu déteint sur la plate-forme elle-même au cours des années 1950-1960. Mais sa disparition a suscité l'émoi de nombreux défenseurs de cet objet. Et, depuis lors, son aura s'est accrue, notamment du fait de l'introduction d'autobus standards à plate-forme, même si ce fut à titre marginal à l'échelle du réseau. La reprise de cette figure dans les concours de *design* les plus récents confirme sa capacité à durer dans les modèles de pensée, au-delà de l'objet lui-même (voir fig. 160, p. 791). Cette postérité repose toutefois uniquement sur l'idée de balcon ouvert sur la ville et a totalement abandonné celle de lieu de passage qu'était également la plate-forme arrière. Les raisons de sécurité, avancées pour sa disparition, s'opposent ici à un imaginaire toujours vivace, qui a logiquement retenu d'un siècle d'autobus à Paris, les 60 années d'exploitation de véhicules à plate-forme.

[135] Sur cette idée, voir Delassus (A.), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière*, *op. cit.*, p. 115.

[136] Comme l'écrit Pierre Sansot, « *ce qui ressemble le plus à une terrasse de café, ce n'est pas celle d'un bistrot [...] mais la plate-forme d'un autobus. Celle-ci réalise au mieux l'idéal de représentation-spectacle du café* » (Sansot (P.), *Poétique de la ville*, *op. cit.*, p. 302). A mi-chemin entre le café et la plate-forme, les films FI, *Au temps des tramways parisiens* et FI, *Conduire un tramway en 1925* montrent l'attente de voyageurs dans un bureau de la STCRP sous-immeuble rappelant la terrasse des cafés.

[137] Voir *ibid.*, p. 301.

Fig. 160 – *Variations contemporaines sur la plate-forme arrière (2005)*[138]

Ce rôle de la plate-forme dans la reconnaissance, l'histoire et l'identité du système de l'autobus parisien dans son ensemble est donc crucial. Ne rappelle-t-il d'ailleurs pas celui joué par les *double deckers* londoniens, autre composant d'un réseau qui cannibalise la perception du système dans son ensemble ?

III. Contrepoint : la relation fusionnelle de Londres et de ses *double deckers*

En effet, lorsqu'entre en jeu la notion d'identité d'un réseau de transport, notamment d'autobus, le détour par Londres s'impose. La capitale britannique présente effectivement un modèle de mise en valeur de son réseau de transport de surface, notamment *via* la figure récurrente du *double decker* rouge. Elle n'est pourtant que le résultat d'une construction historique sur le temps long, qui a célébré régulièrement cet objet en lui offrant une visibilité réelle sur l'espace public. Mais l'analyse culturelle du système londonien d'autobus ouvre d'autres champs. Il invite notamment à souligner les spécificités locales de chaque réseau et à renforcer l'idée d'une nécessaire initiation pour emprunter un réseau dont la logique diffère d'une ville à l'autre. Surtout, comme dans le cas parisien, l'époque hippomobile s'impose comme la matrice incontournable du réseau motorisé, quant aux pratiques, règles et vocabulaire.

A. Gestes londoniens, souci du voyageur et initiative des agents

Sous la plume de l'écrivain Jacques Roubaud, comme la langue, l'autobus fait pleinement partie de la culture : « *je suis dans une autre langue, l'anglais ; toujours, traduisant. Les dimanches, ou s'il pleut, je monte dans les autobus. Les grands autobus rouges [...] tournent réellement et avec majesté le coin des* squares, *des* crescents, *des* streets, places *ou* avenues[139]. » Comme les idiomatismes, il existe effectivement des attitudes, connaissances ou autres dispositions que le passager doit faire siennes pour voyager en autobus à Londres, comme à Paris. *The Times* publie d'ailleurs les règles du savoir-voyager dès

[138] Projets issus du concours de *design* européen Re?bus (RATP).
[139] Roubaud (Jacques), *Le grand incendie de Londres*, Paris, Le Seuil, 1989, pp. 242-243.

le milieu du XIX^e siècle[140]. Payer à la montée, comme à Paris, ou à la descente, comme à Londres, fait ainsi partie des différences que l'on mentionne lorsque l'on tente, à cette époque, de dresser un portrait des deux cultures[141].

Ainsi, aux observateurs de la Belle Époque, l'omnibus semblait bien différent à Londres et à Paris dans ses règles et pratiques[142]. La tarification simple de la capitale britannique, « *one mile for one penny* » (« *un* mile *pour un* penny »), sans distinction entre l'intérieur et l'impériale mettait à bas toutes les stratégies élaborées par les Parisiens[143]. Un point commun cependant, la grande complexité des réseaux et des moyens d'accéder aux informations, si bien que le réseau de la LGOC, comme celui de la CGO puis de la STCRP, est essentiellement réservé aux habitués[144]. Il ne suffit pas d'habiter la ville pour savoir prendre l'autobus, encore faut-il en avoir la pratique ! Quant aux moyens d'y avoir accès, la logique développée de chaque côté de la Manche diffère largement. Quand Paris a opté pour un codage analogique de son réseau, les plans représentant le territoire, les lignes et les arrêts selon la logique universelle d'un plan de métro, Londres a développé un système de codage numérique, où le voyageur doit se référer à un tableau lui indiquant quelle ligne prendre à partir du lieu où il se trouve pour rallier tel ou tel point[145]. Toutefois le souci de l'exploitant d'informer le voyageur est présent à Londres depuis les années 1930, quand Paris a plutôt négligé ce point jusqu'aux années 1970[146].

L'un des poncifs courant en France sur la culture des Britanniques, au moins depuis le milieu du XX^e siècle, concerne leur capacité supposée à faire la queue, voire à y prendre un certain plaisir[147]. Au-delà de ce présupposé culturel, des affiches expliquaient cette règle, imposée par un texte dès l'époque du *Board*, ce qui en facilitait l'application (voir p. 297 et fig. 161, p. 793). Une incitation par la présence d'agents a probablement également dû jouer dans ce sens. Alors que l'exploitant parisien a confié à des objets, le distributeur de numéros d'ordre puis le couloir d'attente, la mission d'assurer le bon déroulement de la queue, à Londres les autorités ont préféré jouer sur l'apprentissage de règles de comportement, notamment par le biais d'une communication ancienne en faveur d'une attente apaisée et ordonnée.

[140] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, p. 36.

[141] Chambers (R.) et Chambers (W.), *Chamber's Journal of Popular Literature Science ans Arts*, vol. XVII, n° 429, 1862, p. 177.

[142] Voir, par exemple, Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, p. 84.

[143] Périssé (L.), *La concession des autobus de Paris*, Paris, Société des ingénieurs et scientifiques de France, 1910, p. 13.

[144] Sur le cas de Londres, voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, p. 244.

[145] A Paris, ce type de codage se trouve régulièrement dans des guides, mais n'est pas la forme la plus diffusée (voir fig. 214, p. 1150).

[146] Les arrêts londoniens présentent ainsi une modularité permettant de s'adapter à l'information qu'il convient d'afficher à chaque arrêt (*Les arrêts d'autobus dans le monde*, Paris, RATP, 1999, p. 39).

[147] Nous n'entendons pas ici faire une histoire de cette représentation. Un voyage d'experts parisiens pour aller constater le bon fonctionnement de l'attente à Londres à la Libération nous semble trouver ses racines dans ce poncif (voir p. 440). Rappelons toutefois qu'à la même époque un expert allemand jugeait, pour sa part, que les Français présentaient une capacité réelle à faire la queue (voir p. 1100).

[148] `http://vads.ahds.ac.uk/`. Traduction personnelle de la version anglaise : à gauche, « *nombreux ou non, c'est mieux de faire la queue* » ; à droite, « *dites où vous allez et préparez la monnaie.* »

Fig. 161 – *Affiches de LT (1942)*[148]

Néanmoins, au-delà des clichés culturalistes, à Londres comme à Paris, la violence à bord des transports publics a une longue histoire. Des dégradations des sièges et des publicités par les passagers sont ainsi mentionnées dans les années 1930[149]. Plus grave, les autobus londoniens sont victimes d'une vague de *hooliganisme* à partir de 1968, qui atteint son paroxysme au printemps 1969. Un phénomène qui semble s'être finalement apaisé, alors qu'il faisait peser un double danger sur le réseau londonien : celui de la violence, d'une part, celui de la désertion des agents puis des voyageurs, d'autre part[150].

Toutefois, nous défendons ici l'idée qu'il existe une réelle différence d'attitude entre les agents parisiens et leurs collègues londoniens. Elle se retrouve dans les relations internes entre personnel et direction. Ainsi, dès les années 1930, l'affiche londonienne visant à sensibiliser les agents à la sécurité et au service, quitte à jouer sur l'humour, s'oppose aux circulaires très directives que doivent signer tous les agents d'exploitation de la STCRP (voir fig. 229, p. 1161). Il semble que la direction londonienne fasse une plus grande confiance à ses agents, en tentant de les convaincre plus que de les persuader de remplir leur tâche avec soin. Dans les deux agglomérations, les agents sur le terrain, machinistes et receveurs, disposent en effet d'un fort pouvoir d'appréciation qui semble intrinsèque à cette activité.

Le système de rémunération des agents en place au XIX^e^ siècle à Londres explique peut-être leur attitude plus commerciale. En effet, les employés des omnibus touchaient de faibles salaires qu'ils complétaient par des retenues sur les tarifs perçus à bord. Certains n'étaient même pas payés par les compagnies. A cela s'ajoutaient les pourboires et la perception de la place à côté du cocher, une place non officielle. Ils avaient donc intérêt à être polis et serviables[151]. En contrepartie, ils avaient également intérêt à ce que l'omnibus soit rempli ce qui explique que le journaliste britannique William Blanchard Jerrold, en visite à Paris au milieu du XIX^e^ siècle, ait eu une vision différente de la politesse com-

[149] Voir *Traffic circular*, circulaire n° 181 du 7 mars 1934 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/5) et *Traffic circular*, circulaire n° 636 du 30 octobre 1935 (LMA, ACC/1 297/LPT/4/6).

[150] Sur ce point, voir le carton NA, MT/135/197. Des problèmes se posent à la sortie des *pubs*, boîtes de nuit, lieux de spectacles ou stades. Refus de descendre alors que le véhicule est complet, voyageurs fumant là où c'est interdit, fraude, offenses diverses, notamment à l'encontre des receveuses, passagers saouls, vols et dégradations multiples sont ainsi rapportés par les agents des services de soirée. La tension est telle que les syndicats déclenchent une grève, puis que certains agents refusent de travailler le soir, pour protester contre des agressions, comme ceux du dépôt de Brixton, le samedi 24 mai 1969 (« Night buses banned after new attack », *South London Press*, 28 mai 1969). Les autorités se heurtent à des questions réglementaires relatives à la légitimité des agents de la police des transports pour intervenir mais également à un manque d'effectif de la police métropolitaine.

[151] Voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 277-279.

parée des agents[152]. Contrairement à leurs collègues londoniens, les conducteurs parisiens ne poussaient jamais les passagers à l'intérieur du véhicule ni n'incitaient les cochers à démarrer avant que chacun soit assis. De même, ils ne racolaient pas les passants mais attendaient d'être hélés. D'autres observateurs britanniques s'accordent pour décrire la régulation du *complet* comme bien meilleure à Paris[153].

Ainsi, il ne s'agit pas de comparer la qualité des services rendus à Paris et à Londres mais de souligner l'approche distincte qu'ont développée les deux villes dans la conception et l'exploitation d'un réseau d'omnibus, puis d'autobus. Approche qui au-delà des choix techniques et d'organisation, se perçoit peut-être le plus aisément dans le rapport très étroit qui lie Londres à ses autobus, sans équivalent à Paris.

B. L'identification entre la ville et ses autobus, une force londonienne

« *Je me souviens d'un autobus à deux étages, et d'une demoiselle (rousse ?) sous un parapluie. En m'éveillant, j'ai pensé que j'écrirais un roman, dont le titre serait* le Grand Incendie de Londres », raconte Jacques Roubaud en 1989[154]. Signe récent d'une identification très ancienne entre un mode de transport et une ville, Londres et ses autobus. Identification qui se fonde sur un symbole, le *double decker*, qui s'impose comme le pendant londonien de la plate-forme parisienne. La force de ce symbole tient, à notre sens, au moins à deux éléments essentiels : la présence très visible de l'autobus dans le paysage urbain londonien, d'une part, l'utilisation régulière et ancienne de cet objet pour tenir lieu de signe de Londres, d'autre part.

Impériale et plate-forme, une rivalité de symboles

Les autobus londoniens, qui ont conservé une impériale que leurs cousins parisiens ont très vite abandonnée, ont su imposer une esthétique particulièrement reconnaissable[155]. Le *double decker* est devenu une véritable figure de l'imaginaire londonien, anglais, britannique et même mondial[156]. La techno-structure londonienne a d'ailleurs su la faire évoluer en proposant des modèles successifs, dont le RT et surtout le *Routemaster*. A Paris, la plate-forme arrière a pu jouer un rôle similaire, mais sa disparition au début des années 1970 a figé son image, celle d'une famille de modèles très semblables entre eux,

[152] Blanchard Jerrold (W.), *Imperial Paris*, Londres, Bradbury Evans, 1855, pp. 227-238. William Blanchard Jerrold a également été frappé par l'organisation unifiée des transports, que l'uniforme que portent tous les conducteurs rend visible, par le fort contrôle auxquels ils sont soumis et par les bureaux d'omnibus qui permettent d'attendre au chaud lors d'une correspondance.

[153] Chambers (R.) et Chambers (W.), *Chamber's Journal of Popular Literature Science ans Arts*, *op. cit.*, p. 178.

[154] Roubaud (Jacques), *Le grand incendie de Londres*, *op. cit.*, p. 37.

[155] Ce n'est qu'en 1926 que furent autorisés les premiers modèles à impériale couverte, les NS. Auparavant, une bâche permettait d'abriter les voyageurs en cas de pluie (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 217).

[156] Une célèbre série télévisée anglaise a ainsi eu pour titre *Here come the double deckers !* au début des années 1970.

les TN, et celle d'une époque, plutôt l'entre-deux-guerres. Au-delà du mythe professionnel que le SC 10 parisien a suscité, le *Routemaster* londonien a su s'attirer la sympathie et l'intérêt d'un monde d'amateurs et de voyageurs extrêmement foisonnant[157].

Les deux villes, notamment Londres, ont longtemps bénéficié de modèles qui leur ont été strictement ou essentiellement spécifiques, en particulier du fait du rôle des ateliers de Chiswick et Championnet[158]. L'abandon progressif de l'impériale par les différentes grandes agglomérations, comme New York, a d'ailleurs contribué à renforcer l'identification entre Londres et l'autobus à impériale, de même que la plate-forme arrière s'est très peu diffusée en province en France. Le souci du *design* de l'exploitant londonien, ancré depuis les années 1930, a également tenu un rôle dans ce processus d'identification[159].

Vivant dans le monde anglo-saxon, Albert Guérard a ainsi pu plaider, dès la fin des années 1920, en faveur d'un retour des impériales à Paris, au moins sur des lignes touristiques, notamment pour fournir aux passagers « *mieux que du transport, du plaisir*[160]. » Pourtant, lorsque les édiles parisiens se sont lancés dans l'aventure du standard à étage, qui déboucha sur un échec, les responsables londoniens s'avouèrent étonnés (voir p. 590). A la même époque, ils entendaient effectivement supprimer l'exploitation à deux agents, donc, pour des raisons réglementaires, l'impériale. Une inversion aurait alors pu se produire. Mais les difficultés rencontrées par le standard à étage parisien et un assouplissement de la réglementation londonienne, notamment grâce aux valideurs électriques, conduisirent finalement au *statu quo*[161]. Une situation qui ne fit donc qu'accentuer la différence entre les deux capitales, leur paysage se distinguant notamment par la forme de leurs autobus, ceux de Londres y occupant une place de premier plan.

Une présence évidente dans le paysage londonien

Si les observateurs des Grands Boulevards ont été frappés par la présence des nombreux omnibus sur cette artère parisienne, il est rare que l'autobus fasse réellement partie des éléments mis en avant par un visiteur étranger au XX^{e} siècle. Sa présence, réelle, n'est véritablement notée que par des spécialistes acharnés de la description, comme l'écrivain Georges Perec (voir p. 747). Au contraire, les Français de passage à Londres oublient rarement de mentionner les autobus rouges, et ce, dès l'entre-deux-guerres, sinon plus

[157] Pour le cercle professionnel, voir Morgan (A.) (dir.), *Working with Routemasters*, Harrow, Capital Transport, 2004, 80 p. ; pour le grand public, voir Elborough (T.), *The Bus we Loved, London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005, *passim*.

[158] Sur les ateliers de Chiswick, voir Curtis (C.) et Townsin (A.), *Chiswick Works, Building and Maintaining London Buses*, Harrow Weald, Capital Transport Publishing, 2000, 88 p.

[159] La politique de *design* de LT est régulièrement saluée par la presse spécialisée (voir par exemple Madge (R.), « London Transport Revival Course », *Design Journal*, n° 301, janvier 1974, pp. 82-87).

[160] Guérard (A.), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, p. 216. A la fin du XX^{e} siècle, l'exploitation d'autobus à impériale, parfois de *double deckers* londoniens, à des fins touristiques par différents opérateurs, dont la RATP *via* sa filiale Opentour, lui a donné raison. Le paradoxe est que la plate-forme arrière traditionnelle parisienne s'était également avérée être très appréciée par les touristes.

[161] Voir Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2, p. 355.

tôt. En 1930, sous la plume du romancier Albert Cohen, un télégramme émis de la capitale britannique dresse ainsi rapidement le décor londonien à l'aide de quelques éléments typiques : « *stop londres cliché sous-exposé triste ville autobus rouge rosbif vitrines à puddings givrés échoppes humides où des bougons dégustent huîtres stop*[162]. »

Ayant longtemps séjourné à Londres, l'académicien Paul Morand en a livré plusieurs descriptions, qui font une place à l'autobus, véritable lien entre les différents paysages qu'offre la ville, ici en 1933[163] :

> *Aujourd'hui, sous l'œil de bronze de Charles I^er^, Whitehall conduit un flot pressé d'autobus par une lente et noble courbe, du square du parlement jusqu'à Trafalgar Square, dont l'horizon est fermé par la National Gallery. [...] Whitehall dévale et disparaît dans le brouillard troué d'un gros soleil cerise, sans rayons. Autour des quatre lions de bronze, sans fumier ni rugissements, la ronde des autobus ne s'arrête jamais.*

Des chiffres viennent au secours de qui chercherait à comprendre pourquoi cette présence est plus marquée à Londres qu'à Paris[164]. Outre les pratiques, l'autobus étant le principal mode de transport de l'agglomération britannique depuis le début des années 1920, la configuration même des lignes explique en partie l'impression que peuvent avoir les visiteurs. Ainsi, au milieu des années 1960, la commission Lapébie remarque-t-elle que les voies parcourues par les autobus à Londres le sont en moyenne par 2,7 lignes, contre seulement 1,3 ligne à Paris, ce qui fait naître un sentiment de fréquence élevée[165]. En revanche, un observateur extérieur ne peut que rarement déceler les différences existant entre les nombreuses lignes, dont le caractère propre n'est connu que des habitués[166]. L'image du *double decker* rouge permet de fondre dans un symbole unique une variété de services et de territoires.

Cette relation repose avant tout sur une couleur : le rouge. C'est bien-là la couleur lon-

---

[162] Cohen (A.), *Solal*, Paris, Gallimard, 1930, pp. 199-200.

[163] Morand (P.), *Londres*, Paris, Plon, 1933, pp. 227-232.

[164] La consultation d'images prises dans les rues de Londres confirme cet effet visuel (voir, par exemple, Mc Cormack (K.), *Streets of London*, Surrey, Ian Allan Publishing, 2001, 80 p.).

[165] Voir le carton ARATP, 1R 284.

[166] Comme l'illustre Jacques Roubaud, il existe une véritable identité de l'autobus à Londres et de chaque ligne au sein de la capitale britannique :

> *Je monte au deuxième étage d'un 11, je m'assieds en une des places les plus avant, dans la hauteur confortable. L'immensité de Londres se déroule. Parfois je vais jusqu'au bout d'une ligne, au hasard, "*for sheer pleasure.*" Des pages et des pages aux lignes presque identiques ou presque de maisons, jardins devant la maison, maisons, jardins devant la maison tournent devant mes yeux. L'autobus s'arrête. Je descends précautionneusement l'étroit escalier tournant du navire autobus. Je sors. Je fais quelques pas dans une rue suburbaine. Je vois des pelouses mouillées, des chiens dominicaux. Je croise quelques parapluies. La nuit approche. Je remonte dans l'autobus, relis le même paysage qu'à l'aller, palindromiquement. [...] J'ai découvert avec plaisir, récemment, l'antiquité relative respectable de cette ligne d'autobus, qui est au moins aussi vieille que moi, puisqu'elle apparaît dans un roman d'Elizabeth Bowen,* To the North, *qui a paru l'année de ma naissance, 1932. [...] Le 11 est un autobus entièrement moral. Bondissant de Shepherd's Bush, dont personne n'a jamais entendu dire quoi que ce soit de mal, il traverse une phase de bohème innocente dans Chelsea, ramasse quelques clients des magasins Peter Jones, tourne dans Pimlico Road (trop occupée pour la moindre lascivité), s'approche des écuries royales, fait un signe de reconnaissance à Victoria Station, Westminster Abbey, le Parlement, bourdonne avec révérence devant Whitehall et, après son unique contact (effleurement à peine) avec le vice, sur le Strand, plonge vers Liverpool Street à travers la noble et sérieuse architecture de la City. À l'exception d'un bout de Strand, le trajet du 11, estima M^me^ Patrick, était aussi moral qu'un dimanche après-midi. Comme une jeune personne ne peut pas être trop prudente, elle n'aurait pas approuvé le 24, qui descend Charing Cross Road. Pauline rougit, elle avait entendu parler de Charing Cross Road.*
>
> (Roubaud (Jacques), *Le grand incendie de Londres*, *op. cit.*, pp. 242-352)

donienne par excellence, celle des boîtes aux lettres, des cabines téléphoniques, des gardes du souverain britannique (*Guards* et *Life Guards*) et surtout de la croix de Saint Georges du drapeau anglais. Une couleur qui se retrouve sur le *roundel* adopté par l'*Underground* et qui se trouve avoir été choisie par la LGOC pour permettre d'identifier ses nouveaux omnibus automobiles en mars 1907, alors que les voies londoniennes se chargeaient de concurrents nombreux, peut-être en raison de la bonne visibilité qu'elle offre dans un environnement urbain grisâtre[167]. Ce choix est donc une des conséquences de la motorisation. Hasard ou non, la figure de l'autobus londonien a donc pu s'appuyer sur un fort fond symbolique lié à la couleur rouge. Ce qui a renforcé son pouvoir d'imagination et de reconnaissance. Mais elle s'est également constituée du fait d'actions multiples opérées en sa faveur, les acteurs londoniens l'ayant très tôt mise en avant.

La figure du *double decker* comme résultat d'une politique volontariste

Les premiers signes d'une identification entre Londres et ses autobus sont décelables dès l'entre-deux-guerres, comme si cette image prenait le relais du Madeleine – Bastille associé à Paris. Une telle symbiose entre l'image d'une ville et la figure de ses autobus demande à être régulièrement alimentée, ce qu'ont très bien compris les responsables des transports londoniens.

Certes, la célébration des transports publics, en particulier de surface, est un phénomène constaté des deux côtés de la Manche. A Londres comme à Paris, la disparition des derniers omnibus hippomobiles fut célébrée en grande pompe et offrit l'occasion à la presse de retracer l'aventure de ce mode de transport[168]. L'histoire se répéta lors de la disparition des tramways, en 1937 à Paris, en 1952 à Londres, et des trolleybus, à Londres en 1962[169]. Les anniversaires, comme celui des 100 ans de l'omnibus en 1929 à Londres, jalonnent ainsi les relations entre chaque ville et ses transports de surface[170]. C'est également le matériel lui-même qui est fêté, notamment le *Routemaster*, à Londres[171].

Mais la différence entre les deux villes est que Londres sait employer ses autobus pour des événements en dehors du champ du transport, en jouant d'ailleurs souvent sur leur rôle premier de pouvoir déplacer passagers et marchandises. Attardons-nous ici sur le cas particulier d'un festival national organisé au sortir de la Deuxième Guerre mondiale. Pour promouvoir la Grande-Bretagne, le *Festival of Britain* s'est appuyé sur les célèbres autobus londoniens, quatre d'entre eux parcourant l'Europe d'août à septembre 1950, afin

[167] Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport*, *op. cit.*, vol. 2 pp. 133-134.

[168] Pour consulter de nombreuses coupures de presse traitant de la disparition de l'omnibus hippomobile à Londres, voir le carton LMA, ACC/1 297/LGOC4/3.

[169] Sur la disparition des trolleybus, voir le carton LTML, E052. Les trolleybus parisiens, réformés en 1966, ne suscitèrent pas de célébration particulière à notre connaissance.

[170] Sur le centenaire de 1929, voir le carton NA, MEPO/2/2 108.

[171] La disparition des derniers *Routemaster* a donné lieu à une grande fête populaire (Richter (L.), « Londoner Omnibusverkehr », *Stadtverkehr*, vol. 6, n° 5, mai 2006, pp. 18-22).

d'annoncer la tenue du festival en 1951 et de donner à ceux qui ne pourraient s'y rendre un aperçu de l'identité britannique, de son savoir faire et de son art de vivre : le *double decker* rouge en fut le vecteur concret autant qu'imaginaire (voir fig. 162, p. 798)[172].

Fig. 162 – *Images des autobus londoniens employés pour la promotion du* Festival of Britain *en Europe en 1950*[173]

Cet exemple parmi d'autres illustre le véritable statut de mascotte que tient l'autobus à étage dans la relation que Londres entretient à ses objets urbains. Le *double decker* finit par résumer la capitale britannique dans toutes sortes de manifestations, de représentations et de récits.

Face à cette symbiose, Paris a su construire une figure qui a également pris ses couleurs vert et crème au cours de la Belle Époque en même temps que naissait la plate-forme arrière. Son image fait vite office d'élément du paysage parisien, promue comme rassurante par la presse cherchant à montrer que la Grande Guerre n'a pas trop perturbé la vie de la capitale, par exemple par un dessin montrant que la place de la Madeleine accueille ses fleuristes et ses autobus, comme il se doit en ce lieu (voir fig. 163, p. 799). Mais la deuxième moitié du XX^{e} siècle voit cette figure s'affadir puis disparaître. Comme pour le Madeleine – Bastille, la disparition de l'objet met en péril la pérennité de l'aura qui entoure cet objet, même si elle semble toujours vivace (voir fig. 160, p. 791).

Au contraire, à Londres, la stabilité du *Routemaster* a pleinement alimenté une repré-

[172] Sur la préparation du tour d'Europe des quatre autobus londoniens, voir le carton NA, WORK/25/26.

[173] NA, WORK/25/200. De gauche à droite et de haut en bas : Un des autobus avec le message promotionnel en norvégien ; entrée arrière réaménagée ; étage intérieur de l'un des autobus ; les quatre autobus prêts pour le tour en Europe ; les machinistes de LT entourant Herbert Morrison, *Lord of the Council* travailliste ; départ des autobus pour leur première destination, Oslo, le 28 juillet 1950. Voir également le carton NA, WORK/25/201.

[174] *L'album de la guerre, 1914-1919*, Paris, *L'Illustration*, 1921, vol. 2, p. 935.

Fig. 163 – « Une marchande de fleurs, place de la Madeleine », L'illustration, ca. *1914*[174]

sentation collective, si bien que, lors de la réforme de ce matériel, en 2005, les autorités londoniennes ont fait le choix de conserver deux lignes à titre patrimonial, exploitées avec *Routemasters* et receveurs[175]. Ainsi, alors qu'un cadre de la RATP, au milieu des années 1950, estimait ne pouvoir « *évoquer Londres sans ses troupeaux de rouges autobus à étage, Bruxelles sans les élégants tramways clairs, Milan ou Rome sans leurs rapides tramways verts, et Paris, enfin, sans ses autobus à plate-forme* », ce constat semble bien dépassé, à la fin du XX^{e} siècle, pour Paris et Rome, peut-être moins pour Milan et Bruxelles, tandis que Londres poursuit sa relation sur un mode imaginaire avec ses autobus[176]. Une divergence de destin qu'illustre une image contemporaine prise dans les rues londoniennes (voir fig. 164, p. 800). Le promoteur des aubettes publicitaires parisiennes, Jean-Claude Decaux, également présent sur l'espace public londonien, a choisi de parer ses sanisettes inspirées des colonnes Morris parisiennes par une image de Paris. Qu'y voit-on ? Une colonne Morris originale, référence ou complexe du publicitaire, et un autobus TN parisien. S'agit-il d'un clin d'œil symbolique, Paris étant représenté par ses propres autobus figés sur un cliché sépia des années 1950, dans une ville qui s'identifie à ses *double deckers* toujours en exploitation ?

Une image qui illustre, en guise de conclusion, la différence fondamentale des dynamiques de l'autobus à Paris et à Londres. Paradoxalement plus tôt lié au métro, l'autobus londonien a su conserver sa propre dynamique, quand son cousin parisien semble plutôt avoir été cannibalisé par son environnement institutionnel, technique et de voirie. L'espace public s'impose ainsi comme la clé de compréhension du système de l'autobus dans son rapport historique à Paris.

[175] Ce sont les lignes OL 9 (Royal Albert Hall – Aldwych) et OL 5 (Trafalgar Square – Tower Hill) (Richter (L.), « Londoner Omnibusverkehr », *art. cit.*, pp. 18-22).
[176] Duclou (R.), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus », *art. cit.*, p. 3.
[177] Collection personnelle.

Fig. 164 – *Vue de* High Holborn Street *(2007)*[177]

Conclusion

Conclusion

Mobilité, espace public et souplesse. Telles étaient les trois dimensions sur lesquelles nous avons fondé notre analyse des relations entre Paris et ses autobus. Telles sont donc les hypothèses dont nous espérons avoir démontré la pertinence et qui nous semblent avoir largement trouvé leur confirmation. Derrière cette triple analyse, nous pensons toutefois que l'idée d'hybridation modale est un moteur essentiel de l'histoire que nous avons dressée et qu'elle unifie, d'ailleurs, nos trois champs problématiques. C'est donc ce jeu complexe qui nous semble participer de la définition de l'identité de l'autobus parisien comme mode en perpétuelle redéfinition. Ce que nous espérons établir ici, tout en étant conscients des limites de notre approche, qui nous invitent, naturellement, à poursuivre la réflexion, selon de nouvelles pistes, notamment inspirées de développements historiographiques récents.

Vers une confirmation des hypothèses

Les différentes hypothèses formulées initialement et qui ont guidé notre réflexion nous semblent avoir trouvé confirmation. Au premier rang de celles-ci, la place de l'espace public, dans l'acception large que nous avons tenté d'introduire, est effectivement cruciale pour juger du développement des rapports entre un mode de transport, ici l'autobus, et une ville, Paris et, en contrepoint moins étayé, Londres. L'autobus, en tant qu'objet social au sens où il est le résultat d'une construction que ce soit celle des ingénieurs, des décideurs, des agents ou des voyageurs, voit effectivement sa perception évoluer sur l'espace de voirie, dans le débat politique ou d'autres espaces déterminant le choix modal, ce qui finit par présider à sa destinée. En outre, l'autobus en tant que système est bien, lui-même, un espace public où se déploie le jeu d'acteurs tandis que ce caractère public, opposé par exemple à l'espace individuel privé de l'automobile, est bien essentiel dans la compréhension du fonctionnement de ce mode.

L'espace public, support et enjeu des tensions modales

Adopter le point de vue de l'autobus nous a permis de mettre particulièrement en exergue l'idée que l'espace public, de voirie comme plus virtuel, présente effectivement le visage d'un champ de bataille sur lequel chaque mode avance des arguments, se trouve des alliés ou enregistre victoires et défaites, voyant son territoire s'accroître ou se réduire. L'écologie des modes de transport, objets porteurs de la volonté collective d'acteurs qui

peuvent être hétérogènes, répond donc bien à l'analogie d'un milieu dans lequel chaque individu doit se faire une place et s'alimenter d'utilisateurs, sous peine de disparaître. L'autobus en est probablement le meilleur exemple, puisqu'il a connu de ce point de vue toutes les configurations possibles. Allié au monde de l'automobilisme et concurrent du métro jusqu'aux années 1920, il a vécu les premiers retournements de cette alliance au cours des années 1930, en se heurtant notamment aux taxis individuels et collectifs et à une congestion croissante, tandis qu'il s'avérait lui-même un acteur agressif en balayant rapidement le réseau de tramways. Seule une configuration très spécifique de l'espace public politique, sa quasi-disparition en fait sous l'égide de Vichy, put contraindre la formation d'une nouvelle alliance entre deux rivaux. Mais autobus et métro étaient sans doute opposés dans les intérêts industriels et les références culturelles plus que dans les pratiques réelles. Alliance qui ne fut scellée dans le quotidien des agents et des techniciens qu'après de longues décennies de rivalité résiduelle, mais qui s'avéra, finalement, cruciale pour la survie du réseau d'autobus, dont le divorce avec l'automobile s'était simultanément mué en opposition frontale, se jouant toujours plus aux dépens du mode collectif. Alliance qui n'est, d'ailleurs, peut-être pas définitive.

C'est bien la configuration de l'espace public qui préside à la logique d'opposition ou d'alliance des modes, comme l'illustre le cas des relations avec les taxis. Ainsi, quand les années 1950 voient une confrontation vive entre taxis et autobus à propos du positionnement des arrêts et des stations de taxis que la Préfecture de police entend rabattre sur les rives, l'invention du couloir réservé renverse la situation en créant une faille au sein du monde automobile, entre véhicules individuels et taxis, et réunit, au sein d'un même groupe d'intérêts, les adversaires de la veille qu'étaient autobus et taxis.

Au-delà de cet exemple, il est surtout frappant de constater la violence des relations entre modes, qui sont en général peu feutrées. La spécialisation des espaces de voirie, résultat du mouvement de fond et de long terme de séparation des flux, se veut être une pacification de ces relations. Des objets, souvent simples, remplissent dès lors une mission fonctionnelle et morale, jusqu'à atteindre leurs limites. D'autres choix auraient pu accorder aux règles d'usage un poids plus décisif, mais tel n'est pas le visage que présente la politique parisienne, plutôt constante sur ce point. La logique dominante est toujours celle de l'équipement de l'espace et du balisage de domaines supposés réservés, par exemple par des actions juridiques ou par l'accord de monopoles, plus que de l'apprentissage ou de la liberté laissée aux citadins désireux de se déplacer.

Cette vision ne doit pour autant pas faire oublier que l'offre de transport n'est pas le résultat d'une concurrence destructrice entre modes, mais que dans bien des cas, la complémentarité entre eux est primordiale, du moins tant que les usages dominants demeurent collectifs. La Belle Époque est l'illustration parfaite de cet accroissement des

possibles qui se traduit par une augmentation des réalisations de déplacements motorisés par les citadins. La démocratisation de l'automobile individuelle, dans la deuxième moitié du XX^{e} siècle, remet en cause cette idée, puisque la flexibilité d'usage de la voiture est d'une efficacité redoutable, tant que le système ne s'enraye pas lui-même. Ce qui peut d'ailleurs éclairer la difficulté que rencontre la RATP a construire une offre homogène, celle de la *2^{e} voiture*, qui ne trouve ses éléments, tarifaires ou de logique de réseau, que progressivement après 1968. L'idée que l'offre alimente la demande nous semble ainsi largement fondée, au regard de plusieurs situations historiques, dont l'une des principales est l'introduction de la *Carte orange*, véritable augmentation de l'offre, par l'abaissement du tarif.

Néanmoins, à la suite des analyses avancées par le philosophe Ivan Illich, soulignons que tout dispositif augmentant la mobilité semble également sécréter, simultanément, des freins à cette mobilité nouvelle[1]. Autant de phénomènes qui peuvent entraver ce gain de mobilité ou diminuer celle des autres dispositifs existants. Le développement de la congestion, résultat d'une démocratisation massive de l'automobile individuelle, en est l'illustration la plus célèbre. La mise en sens unique imposant de dédoubler les itinéraires des autobus afin de favoriser la fluidité automobile en est également un. Mais l'adaptation progressive de l'omnibus hippomobile à la ville du XX^{e} siècle en fournit bien d'autres, comme l'instauration des arrêts fixes et obligatoires, puis facultatifs et toujours plus espacés les uns par rapport aux autres, qui va à l'encontre du déplacement, lent mais fluide, de l'omnibus hippomobile (voir p. 188). Ce mécanisme n'est pas uniquement interne au système de l'autobus. En effet, le couloir réservé, d'abord conçu comme un objet en faveur de l'autobus, se retourne peu à peu explicitement contre l'automobile[2].

Toutefois, ces objets de mobilité ne naviguent pas dans un monde éthéré, ce que suffit à prouver leur rivalités, d'ailleurs. Ils sont bien inscrits dans un contexte social, qui définit, dans une large mesure, le rôle qui leur est réservé, à partir de la conception que chaque époque se forge d'eux.

Image des modes et aspirations sociales

En effet, cette écologie des objets de mobilité ne doit pas masquer le fait qu'ils sont avant tout l'expression de la volonté d'acteurs, individuels ou collectifs. Aspirations, projets et mécontentements jalonnent l'histoire de l'autobus à Paris et expliquent qu'il ait

[1] Voir notamment Illich (I.), Paris, Le Seuil, *La convivialité*, 1973, *passim*.

[2] En 1978, le couloir n'était encore présenté par un expert comme Louis Servant que comme un « *[moyen destiné] à améliorer l'efficacité des transports collectifs de surface* » et non à « *décourager l'usage de la voiture individuelle* » (Servant (L.), « L'amélioration des transports urbains », *Notes et études documentaires*, n° 4 473, 3 juillet 1978, p. 47). Pourtant, dès 1983, le journal interne de la RATP *Entre les lignes*, reconnaît que, « *créés initialement pour permettre aux bus de rouler plus vite, les couloirs réservés sont devenus peu à peu un moyen de dégager certaines rues encombrées par du stationnement anarchique* » (« 54, une ligne sous surveillance », *ELL*, n° 60, mars 1983, p. 35.). Idée que confirme l'exemple du couloir réservé de la rue Lagrange qui n'a été ouvert, à la demande de la Ville de Paris, que pour remplir le parking voisin récemment construit et trop peu rempli (entretien avec Gilbert Thibal).

trouvé une place reconnue au cours de l'entre-deux-guerres, quand il fut bien plus marginalisé au cours des Trente Glorieuses. La force des intérêts de l'autobus dans le jeu d'acteurs des années 1910-1930 est nette et correspond à un ensemble cohérent. Développements techniques, fréquentation en hausse ou du moins élevée, intérêts financiers et attachement politique suffisent à défendre sa position, voire à l'accroître, et à lui forger une image de modernité. Reste que les fondements de cette représentation semblent fragiles et qu'un événement conjoncturel, en l'occurrence la Deuxième Guerre mondiale, marque le début de la mise à bas de cette image et de cette cohérence du jeu d'acteurs en faveur de l'autobus. Il y a alors un phénomène contraire à celui de l'*enrôlement* que décrit la sociologie de la traduction : les acteurs abandonnent progressivement l'objet, jusques et y compris la frange dominante de la direction du nouvel exploitant, la CMP puis la RATP[3].

A travers cet exemple, ce sont bien les interactions entre une ville, des époques et leurs modes de transport qui ressortent. Images construites et rarement déconstruites, souvent plus influencées par les tendances évolutives des phénomènes que par leur niveau absolu, ce qui ouvre la voie à de multiples processus auto-réalisateurs. Nombre d'images sont effectivement décelables dans le domaine des transports urbains. Celles que les décideurs ont des modes et de la façon dont la population les appréhende ; celles que les experts se sont forgées sur les capacités et domaines de pertinence de chaque mode, souvent plus par observation des pratiques constatées que par anticipation d'une demande possible. De ce point de vue la question de la hiérarchie des modes, qui ne s'est posée qu'à partir des années 1910, est un domaine dans lequel s'est érigée une doctrine, sûre d'elle-même et suffisamment établie pour repousser tout projet susceptible de la contredire, tels que l'idée de faire rouler des autobus sur les autoroutes évoquées dans les années 1960[4].

Enfin, les citadins eux-mêmes, qu'ils utilisent ou non tel ou tel mode de transport, se forgent une image issue d'une combinaison d'*a priori*, d'expérience et de statut social attribué à chaque mode, voire de convictions politiques, qui peut évoluer, comme en témoignent certains récits de conversion à l'un ou l'autre des modes, y compris l'autobus (voir p. 726). Par exemple, le rapport entretenu par l'autobus au tramway est très révélateur de ces influences réciproques. Alors qu'il a largement joué sur l'image vieillissante du tramway pour fonder sa modernité au cours des années 1930, l'autobus a connu dans le dernier quart du XX^{e} siècle des évolutions très révélatrices de l'impact renouvelé du tramway sur la conception de ce que doit être un mode de surface, dans ses rapports au territoire, quitte à se positionner en mode suiveur[5].

[3] Pour un exemple d'enrôlement, y compris d'acteurs non humains, voir Callon (M.), « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n° 36, 1986, pp. 169-208.

[4] Voir Passalacqua (A.), « La hiérarchie des transports en commun parisiens. Discussion d'une doctrine de 1900 à nos jours », Journée d'études *Les savoirs de leur production à leur mobilisation, enquête sur les politiques de transport*, MOSAP, École normale supérieure de Lyon, Lyon, 22 avril 2008, 21 p.

[5] Comme l'explique le géographe Francis Beaucire, « *si toutes les chances de réussite ont été données au tramway, il n'en a généralement pas été de même pour l'autobus, comme si l'absence d'une innovation technologique majeure portant*

Dans ce jeu d'images, où les processus sont jugés à leur dynamique, la question de l'innovation est centrale. Elle ne se cantonne pas à une sphère technique mais navigue d'un monde à l'autre, les progrès de l'un forçant l'autre à innover, comme l'illustre la révolution modale des années 1900[6]. Dans le cas de l'autobus, le rapport à la modernité éclaire une part essentielle de l'histoire de ce mode qui semble avoir su en être l'une des incarnations de sa naissance à la crise des années 1930, puis, cette image se détournant de lui, avoir cherché à la retrouver des années 1970 à nos jours. Mais la modernité peut-elle se décréter ? Quelle est la capacité d'action des décideurs et exploitants sur l'image de leur mode de transport ? Nous sommes ici incités à penser qu'elle n'est pas négligeable, ce que prouvent surtout les périodes où la volonté politique, technique ou financière se détourne du mode, comme ce fut le cas de la CGO peu avant la motorisation, laissant l'omnibus hippomobile se charger d'une image négative. Au contraire, l'image du *double decker* londonien montre qu'une volonté systématique et sans faille des acteurs urbains, décideurs, techniciens, agents ou voyageurs, peut alimenter une côte de popularité indéniable et qui ne connut que de rares moments de désaffection.

Or, le choix des décideurs est particulièrement déterminé par les images des modes et il existe donc un cercle vicieux ou vertueux, selon les points de vue. Au-delà de ces processus de formation des images modales, l'essentiel est que la rationalité dont se réclament les acteurs décideurs soit également partagée par les citadins qui, *a posteriori*, utilisent les transports mis en place, et non que le choix semble le plus établi sur un argumentaire théorique *a priori* inébranlable que les pratiques viendraient démonter. Ainsi, certaines mesures semblant sacrifier à un effet de mode, comme la mise en service d'autobus standards à plate-forme arrière dans les années 1970, peuvent-elles finalement être interprétées comme le meilleur choix possible si elles rencontrent les pratiques des citadins qui partagent une certaine foi en l'objet alors mis en place[7].

Or, comme l'a constaté Ivan Illich à propos du roulement à billes, sur lequel se fondent aussi bien l'automobile que la bicyclette, un objet peut être utilisé dans des sens variés, voire contradictoires[8]. L'analyse des objets dans leur contexte est donc primordiale, et il convient de s'intéresser au but qui leur est assigné, aux formes qu'ils prennent et aux usages qu'ils génèrent. Toute évolution du contexte d'utilisation d'un objet peut fortement

sur le matériel lui-même invalidait, aux yeux des décideurs et des concepteurs, la pertinence d'un système complet de TCSP-autobus » (Beaucire (F.), *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia environnement, 2006, p. 12).

[6] Comme l'a écrit l'historien Mathieu Flonneau : « *tout au long du siècle [...], il y aurait beaucoup à dire sur les effets d'entraînement et les continuelles remises à niveau des transports en commun en termes de rapidité et de confort, largement dues aux performances de l'automobile individuelle* » (Flonneau (M.), « Aux origines de la révolution automobile. Enjeux, portée et limites », *in* Texier (S.) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, p. 121).

[7] De façon plus récente, c'est également le regard qui peut être porté sur la construction d'un tramway destiné à éviter que l'image de Paris pâtisse d'un retard en la matière et à réduire physiquement le flux automobile, même si d'autres choix auraient été possibles.

[8] Comme il l'écrit, « *le roulement à billes peut provoquer une nouvelle prise de conscience politique qui conserve aux masses le pouvoir sur les outils de la société, ou bien il peut susciter une dictature techno-fasciste* » (Illich (I.), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`).

influencer l'objectif qui lui est assigné ainsi que la façon dont il le remplit. L'autobus, par sa souplesse d'utilisation, en est un bel exemple. Ainsi, la mise en service d'autobus de nuit, dans les années 1920, se fait avec le même matériel que celui opérant le jour, mais dévie des objectifs initialement visés par la direction de la STCRP en s'avérant plus utile aux travailleurs qu'aux noctambules, loin d'une image de mode de loisir que l'exploitant s'était forgée et qu'il avait donc traduite dans sa grille tarifaire.

Plus généralement, cette nécessaire adéquation entre contexte, usage et image nous incite à formuler le constat selon lequel un mode de transport correspond par éclipses aux aspirations d'une époque. L'omnibus du milieu du XIX^{e} siècle, l'autobus exploité par la STCRP ou l'autobus de la fin du XX^{e} siècle voient effectivement les faveurs de la population se porter plus largement sur leur service quand, au contraire, l'omnibus de la fin du XIX^{e} siècle, enlisé par l'immobilisme de la CGO, ou l'autobus des Trente Glorieuses, pris dans les embouteillages et à l'image ternie, ne suscitait qu'une affection très limitée. Gageons que l'histoire d'un autre mode retrouverait également une succession de telles périodes, en fonction de l'innovation des objets, mais également, voire surtout, des attentes sociales, constructions collectives et enjeux d'aménagement du moment.

Ce qui explique que nous ayons mis particulièrement en avant deux figures successives de l'autobus, la rupture se situant autour de la Deuxième Guerre mondiale. La première est celle de l'omnibus automobile évoluant dans une ville à l'haussmannisation parachevée mais qui se heurte au problème de la massification de ses usages. La seconde est celle de l'autobus des Trente Glorieuses, victime paradoxale du développement tous azimuts de l'aspiration à la mobilité, contrainte de poursuivre une évolution déjà engagée vers une logique ferrée, après avoir été le parent pauvre d'une volonté collective en quête d'individualisme.

La succession de ces phases macrohistoriques dans l'histoire de l'autobus à Paris frappe toutefois par la constance de certains éléments, parmi lesquels le principal nous semble être la relation de ce système de transport à l'idée de souplesse, qui est le cœur de l'image de ce mode dans le contexte parisien.

Autobus et souplesse, le couple inséparable

Effectivement, l'hypothèse selon laquelle l'idée de souplesse joue un rôle crucial dans l'appréhension de l'autobus par les acteurs et dans la compréhension qu'une analyse peut en développer se trouve confirmée. L'intérêt de cette notion repose sur sa polysémie ou sur les formes qu'elle peut revêtir. Comme nous l'avons vu, elle peut être de court ou de long terme, s'appliquer à un véhicule dans le contexte particulier d'une voie embouteillée, aux équipements d'une ligne ou au réseau dans son ensemble vis-à-vis des évolutions démographiques ou de l'activité urbaine.

Née de la cohabitation avec d'autres modes jugés moins souples, cette notion appliquée à l'autobus est centrale dans la distinction de ce mode et de son identité. Elle est ce qui s'oppose, dans les esprits parisiens, à la rigidité ferrée. Mais aussi à ce que cette même rigidité suppose, à savoir la forte capacité de transport, une régularité plus assurée, voire, tout simplement, une certaine crédibilité au cours de la seconde moitié du XX^{e} siècle. Jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, effectivement, la souplesse joua plutôt en faveur de l'autobus, capable de supplanter le tramway en se fondant notamment sur cet argument. Ainsi, cette notion a ceci de pervers qu'elle semble être une qualité idéale, alors qu'elle présente également le visage d'une moindre efficacité, puisque la souplesse se paie, que ce soit au prix d'un réseau qui ne parvient pas à s'inscrire dans la ville et dans les esprits ou d'un manque de confiance que la techno-structure place dans ce mode, l'idée de faiblesse n'étant jamais très éloignée. Faiblesse d'un mode dont les effets sur la forme urbaine ne s'inscriraient qu'en creux, c'est-à-dire se faisant surtout sentir par leur absence (voir p. 741). Ce qui ne signifie pas qu'ils n'existent pas.

Derrière l'idée de souplesse, c'est bien celle de l'adaptation ou de la naturalisation d'un mode à une ville qui se pose. Or de ce point de vue, il nous semble que l'autobus disposait initialement de sa propre logique, celle de l'omnibus hippomobile, et qu'elle s'est progressivement étiolée au long du XX^{e} siècle. Cette identité, fondée sur une approche artisanale, une attention spéciale portée au voyageur, à son confort et son agrément, une liberté laissée, par la force des choses, aux agents, une ouverture sur l'extérieur et une facilité d'accès, nous semble avoir dû jouer avec les contraintes présentes sur l'espace public parisien au long du XX^{e} siècle. La logique de l'autobus est celle d'un omnibus progressivement adapté au monde massifié de la société industrielle et il existe bien une continuité entre l'autobus et son principal ancêtre.

L'autobus, un mode en perpétuelle redéfinition dans le jeu modal

C'est effectivement en composant avec l'omnibus préexistant et les autres modes présents sur l'espace public, que l'autobus a trouvé sa place à Paris et s'est constitué une identité particulière, héritée et copiée mais aussi intrinsèque. Pris dans un jeu d'échanges entre modes, l'autobus a ainsi acquis un statut à part, celui d'un mode qui n'en finit pas d'annoncer sa renaissance.

De l'omnibus automobile au *métro de surface*

Comme nous l'avons préalablement expliqué, il ressort de l'analyse historique que nous proposons la vision de l'histoire des rapports entre l'autobus et Paris comme la succession

de deux temps, sur la période que nous avons considérée (voir p. 688). Une succession qui justifie d'ailleurs le découpage chronologique de notre travail, marqué symboliquement par la Deuxième Guerre mondiale. Le premier système de l'autobus parisien est ainsi celui marqué par l'héritage de l'omnibus hippomobile dont il n'est qu'une adaptation à l'heure de la motorisation, non sans succès d'ailleurs. Fort de sa présence ancienne sur l'espace public, ce réseau, dynamisé par la STCRP et le Département de la Seine, parvient à s'étendre et se densifier tout en profitant du mouvement de fond d'accroissement de la mobilité motorisée collective dont profitent également métro et tramway. Toutefois, sa logique de mode de proximité et de service attentionné vient se heurter aux exigences du nombre, tandis que la crise des années 1930 fait ressortir comme financièrement indispensable la rationalisation de l'offre globale de transport.

C'est donc à la définition d'un autre système de l'autobus parisien que s'attachent les années de guerre et les Trente Glorieuses. Un système qui accentue sa ressemblance avec le métro, seule issue jugée réaliste pour permettre la survie d'un transport collectif de surface à l'heure de la congestion croissante et tandis que la fréquentation, même en berne, demeure massive, surtout en certains points et à certaines heures. Ce deuxième autobus se trouve donc de fait inféodé au métro, en termes de pouvoir, en termes financiers et en termes de modèle de ce que doit être un service de transport urbain. L'autonomie relative dont disposait préalablement le système se trouve donc toujours plus réduite, du fait de la combinaison des contraintes qui s'exercent sur lui et de la nécessité ressentie par les acteurs de s'appuyer sur une hiérarchie théorique qui doit organiser la mobilité parisienne.

Entre les deux formes successives, il existe bien des continuités. La Deuxième Guerre mondiale ne constitue pas une rupture *ex nihilo* mais s'appuie, au contraire, sur des tendances déjà présentes au cours des années 1930, voire avant. Tout juste signalerons nous ici le rôle de catalyseur que joue l'événement, favorisant le basculement des transports parisiens au profit du métro, ce qui n'était pas écrit, Londres offrant ici un criant contre-exemple.

L'évolution de l'autobus à Paris est également l'histoire d'une mainmise toujours plus marquée des pouvoirs publics, et donc, en ce sens, des clients, sur le devenir de cet objet. Mais c'est aussi celle de l'influence de son ancêtre et de ses concurrents, ce qui nous incite à synthétiser ici ce jeu d'interaction dans le temps. Plus que l'évolution de l'autobus elle-même, c'est aux forces qui en sont le moteur que nous nous intéressons.

L'héritage de l'omnibus, un poids décisif

Cet héritage de l'omnibus est tellement lourd qu'il est possible de s'interroger sur la nature même de l'autobus, relativement à son époque. L'épisode des carrosses à cinq sols a démontré qu'un service urbain de transport en commun ouvert à tous sur de multiples

itinéraires ne pouvait être accepté par une société d'Ancien Régime. Le fait qu'aucune autre initiative allant dans le même sens antérieure au XIX^e^ siècle ne soit mentionnée incite à penser que les mentalités des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles ne pouvaient concevoir un tel service. Est-ce d'ailleurs un hasard qu'un esprit aussi affûté que celui du philosophe Blaise Pascal soit impliqué dans l'épisode des carrosses à cinq sols ou cela ne trahit-il pas le caractère exceptionnel de l'opération ?

Au contraire, l'omnibus hippomobile, introduit alors que la France sort de la Révolution et de l'épopée napoléonienne et se consacre, en partie, à l'industrialisation, se trouve coïncider remarquablement avec les besoins de la ville à cette époque, tout en incitant les populations urbaines à une promiscuité nouvelle, signe également d'une massification naissante[9]. Le Madeleine – Bastille et quelques autres lignes sont au cœur d'un « *mode de vie urbain* » du milieu du XIX^e^ siècle, au même titre que les réseaux de gaz ou d'eau et, surtout, les boulevards et l'ensemble des représentations qu'ils véhiculent[10]. L'adéquation entre la flânerie et le rythme de l'omnibus mérite ici d'être soulignée. Se forge alors, pendant trois quarts de siècle un système, technique, urbain et culturel que chamboulent les innovations que connaît Paris autour de 1900.

En démontrant alors l'archaïsme de l'omnibus, déjà pressenti au vu de son incapacité à assurer la mobilité quotidienne de nombre de citadins, métro, automobile et tramway motorisé le contraignent à s'adapter. Mais il semble être déjà trop tard pour ce mode de transport qui se transforme alors en autobus. Sans entretenir une vision téléologique et alors qu'il est net que l'autobus de l'entre-deux-guerres n'est pas du tout le mode discrédité et en perte de vitesse des Trente Glorieuses, avançons l'idée que l'autobus n'est finalement qu'une adaptation très imparfaite de l'omnibus aux contraintes d'un Paris du XX^e^ siècle, marqué, sur le temps long, par l'accroissement global de la mobilité motorisée, l'étalement de l'agglomération et l'industrialisation des logiques dominantes.

Une longue hybridation modale

En effet, comme l'écrit, dès 1929, Félix Labussière, un des directeurs de la STCRP, « *si le XIX^e^ siècle a été le siècle du transport en commun, le XX^e^ siècle tend à devenir celui du transport individuel*[11]. » Jugement qui passe un peu rapidement sous silence le phénomène du métro, peut-être en raison de la rivalité entre STCRP et CMP. Mais jugement qui renvoie à l'idée que l'omnibus automobile n'est pas un mode du XX^e^ siècle, contrairement à l'automobile individuelle et au métro. Partageant cet avis, nous soulignons que l'autobus

[9] Pour l'historien Christophe Studény, l'omnibus incarne les années 1830 (Studény (C.), *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 116).

[10] Caron (F.), Dérens (J.), Passion (L.) et Cebron de Lisle (P.) (dir.), *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^e^-XX^e^ siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p.

[11] Londiche (R.), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1929, p. II.

n'est qu'une adaptation plus ou moins heureuse de la logique de l'omnibus hippomobile aux contraintes nouvelles de la ville du XX^{e} siècle, sous l'influence simultanée du métro et de l'automobile, et qu'il a suivi, depuis sa naissance, un processus d'hybridation (voir fig. 165, p. 812).

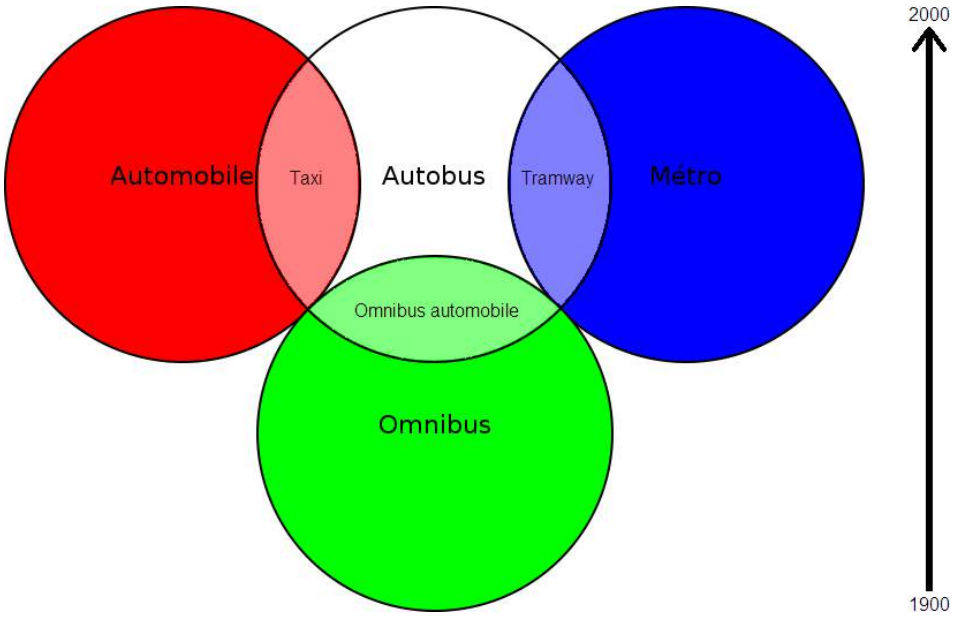


Fig. 165 – *L'autobus parisien au XX^{e} siècle, un mode hybride*

L'hybridation nous semble être le cœur de la compréhension que nous proposons de l'histoire de l'autobus à Paris. Elle relie en effet nos trois approches problématiques, puisque c'est parce qu'il existe une concurrence sur un espace public commun que les modes sont contraints d'évoluer et se copient les uns les autres, parce que les phénomènes d'image sociale sont primordiaux qu'ils tentent de capter à eux l'idée d'innovation et de modernité qui peut s'attacher plutôt à leur rival, et parce que l'autobus est particulièrement souple qu'il est le plus sujet à ces phénomènes.

Le mouvement de décalque de la logique ferrée sur le système artisanal de l'omnibus est très net et continu depuis l'adoption des omnibus automobiles imposant d'abandonner l'arrêt à la demande. Il touche probablement plus le fonctionnement du système lui-même. Pour sa part, l'influence de l'automobile est plus forte sur la forme même des véhicules, leur aménagement et leur conception technique, sans oublier la logique industrielle commune, notamment *via* Renault.

A l'intersection de la sphère de l'autobus avec les autres sphères techniques, celles de l'omnibus, du métro et de l'automobile individuelle, se trouvent notamment trois objets qui ont tenu un rôle important dans l'écologie urbaine des modes de transport que nous avons dressée, respectivement l'omnibus automobile, le tramway et le taxi. Le premier est un intermédiaire chronologique, puisqu'au sens restreint du terme il ne connut qu'une

courte existence, entre 1905 et 1913. Mais sa logique, celle de l'omnibus hippomobile, fut longtemps persistante dans le monde des transports parisiens. Les deux autres intermédiaires ne sont pas historiquement datés mais ont connu, eux aussi, leur propre évolution inscrite dans le temps. Le tramway, qu'il soit celui de la Belle Époque ou celui de la fin du XX^{e} siècle, mêle logique ferrée et logique d'un mode de surface et présente ainsi une figure de compromis entre autobus et métro, même si, pris lui aussi dans l'orbite du métro, il s'en rapproche toujours plus. Le taxi, pour sa part, est un intermédiaire entre l'automobile et l'autobus, puisque c'est une forme d'utilisation collective d'un véhicule perçu le plus souvent comme individuel.

Entre autobus et tramway, un mode intermédiaire est décelable, le trolleybus, système électrique et routier. De même, dans le monde du taxi, il convient de distinguer le taxi individuel, plus proche de l'automobile, du taxi collectif, plus proche de l'autobus et dont l'histoire montre qu'il n'est pas parvenu à s'imposer dans le contexte parisien. Ces réflexions incitent à penser que ce paysage modal n'est pas discontinu, mais qu'une continuité fondée sur une logique, d'exploitation, technique ou urbaine, permet de relier entre eux les différents systèmes et, surtout, les nombreux projets qui n'ont jamais vu le jour. Les oppositions culturelles entre un petit nombre de mondes techniques, par exemple celui du routier et du ferré, ne résultent donc que d'une simplification des possibilités existantes et peut-être de l'idée que ne parviennent à s'imposer que les modes tranchant nettement avec leurs rivaux.

Pour autant, il existe des modes parvenant à imposer leur logique, comme l'omnibus au XIX^{e} siècle ou le métro et l'automobile au XX^{e} siècle. Ils parviennent à modeler l'espace public, de voirie, politique, publicitaire ou médiatique, à leurs besoins. A imposer que les modes soient jugés en fonction de leurs propres points forts, quitte à négliger leurs points faibles, comme l'illustre la prédominance des notions de vitesse et de flux, simples à évaluer et que les acteurs purent ainsi aisément employer, notamment au cours des Trente Glorieuses. C'est sur une telle préparation des esprits que repose l'effet de cannibalisme, particulièrement net dans l'évolution de l'autobus sous l'effet dominant du métro.

De ce point de vue, le drame de l'autobus est de n'avoir connu une période d'adaptation de la ville spécifiquement à lui-même qu'assez tardivement, et surtout bien plus tardivement que celle pendant laquelle la ville se règle sur l'automobile, c'est-à-dire à partir du milieu des années 1960. Ainsi, la ville s'est-elle probablement réglée sur un mode de transport qui avait déjà beaucoup évolué, et était presque devenu un *métro de surface*. Les processus d'hybridation de l'autobus, entre omnibus, automobile individuelle et métro, et d'adaptation de l'autobus à la forme urbaine contribuent donc conjointement à lui donner une figure régulièrement renouvelée, mais souvent avec un retard certain. En effet, il semble toujours trouver une nouvelle jeunesse, que ce soit par la motorisation à

la Belle Époque, par l'adoption du pneumatique ou l'introduction des TN dans l'entre-deux-guerres, ou, plus tard, par l'ouverture de couloirs réservés, après avoir rencontré des difficultés souvent très dangereuses pour sa survie même.

Du phénix au caméléon, l'autobus et son éternel retour

De ce fait, la comparaison de l'autobus avec la figure du phénix peut sembler pertinente *a priori*, du fait des regains d'intérêt que l'autobus suscite de façon récurrente et, notamment, en raison de la reprise brutale de la fréquentation au cours des années 1970. Toutefois, cette notion est trompeuse dans la mesure où elle suppose intrinsèquement que l'objet renaît identique à lui-même, après avoir connu une période d'effacement. Or telle n'est pas l'histoire de l'autobus. En effet, au fur et à mesure de ses regains de forme, il se transforme. Il ne conserve pas un visage identique. Les différences vont au-delà d'une simple modernisation par touches successives. En réalité, la nature même du service évolue profondément. Dans ses rapports à l'espace, à l'approche artisanale, à la massification, ou à sa propre souplesse, enfin, l'autobus s'écarte toujours plus de l'omnibus initial.

Le cas du tramway, qui n'a pas connu d'intermédiaire entre les années 1930 et les années 1980 est un résumé didactique de la situation. Le mouvement général de création de nouvelles lignes de tramways dans les principales agglomérations françaises est salué depuis le milieu des années 1980 par la plupart des acteurs comme *le retour du tramway*, allusion aux réseaux de tramways largement répandus avant la Deuxième Guerre mondiale dans les villes françaises et démantelés au cours des années 1950-1960 (voir p. 283). « *Renaissance d'un tramway* » à Valenciennes, « *tramway le retour* » à Lyon, « *le retour du tramway* » à Orléans ou à Paris : la rhétorique employée par les ouvrages célébrant le passé et le présent des tramways dans les différentes villes engagées dans ce mouvement alimente l'idée d'une résurrection d'un mode disparu, paré de toutes les vertus et également, le plus souvent, celle de la décision absurde qu'aurait été le démantèlement des réseaux antérieurs, ce qui ne manque pas de susciter un questionnement en retour quant au bien fondé de la décision de les réimplanter[12].

L'utilisation du même terme, *tramway*, cache, en l'occurrence, bien des différences, touchant aussi bien au véhicule et au service, qu'à l'aménagement de voirie[13]. Pour ne retenir que la principale, la séparation des flux, principe organique du tramway en site propre, qui s'accompagne de pistes cyclables, trottoirs rénovés et files de voitures au profil repris, ne correspond en rien à l'espace public d'avant l'automobile, où les circulations se

[12] Voir notamment Tanche (J.), *Renaissance d'un tramway*, Wimille, Punch éditions, 2006, 132 p., Arrivetz (J.), *Lyon du tram au tram*, Chanac, La Régordane, 2001, p. 56, Descaves (G.), Ducoin (D.) et Le Chanu (Y.), *Le retour du tramway d'Orléans 1877-2000. Un trait d'union entre Beauce et Sologne*, Romorantin, CPE, 2003, 128 p., Tricoire (J.), *Le tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, Éditions de la vie du rail, 2007, p. 65 et Lecler (S.), « Le retour du tramway dans Paris », *Transports urbains*, juillet 2007.

[13] Voir Passalacqua (A.), « Heritage celebration and public space design : the cases of Paris bus and tram networks », 5e conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, 11 p.

mêlaient sans respect particulier pour les rails du tramway.

Ce détour par le cas du tramway nous permet d'insister sur la similarité avec celui de l'autobus. La distinction entre les premiers autobus et ceux de la fin du XX^{e} siècle est toutefois plus difficile, puisqu'il n'y a pas eu de coupure temporelle due à son absence éventuelle du choix modal, comme pour le tramway. L'autobus a simultanément évolué, d'un modèle à l'autre, d'une organisation à l'autre, de certaines pratiques vers d'autres. Pour autant, entre l'autobus des années 1910 et celui des années 1970, il y a peut être plus de différences que de ressemblances, quant à leur mode de fonctionnement et à leurs rapports à leur environnement (voir fig. 146, p. 729). La renaissance de l'autobus sous la forme d'un idéal-type que furent les *Lignes pilotes* ne peut être considérée comme le retour à l'identique d'un mode éternel. Toutefois, il ne s'agit pas non plus de l'arrivée d'un mode neuf, puisque l'héritage est toujours fortement présent.

En outre, le cas de l'autobus présente ceci de particulier que sa renaissance semble plus souvent annoncée qu'avérée, notamment depuis les années 1970. Dans la logique d'une métropole marquée par la pensée post-moderne, dont le philosophe Friedrich Nietzsche est une des sources d'inspiration, l'autobus connaît alors un phénomène d'*éternel retour*. Comme les instants qui se répéteraient sans cesse indéfiniment, la renaissance de l'autobus est affichée de façon répétée, que ce soit par une innovation sur le plan du matériel ou de la configuration du réseau ou par la publicité faite autour de lui[14]. Mais il ne s'agit finalement que de la traduction d'une volonté de constituer à l'autobus l'image d'un mode moderne, ce qui ne peut être que le résultat d'une configuration particulière et fragile du jeu d'acteurs.

Ainsi, à la figure du phénix, nous avons préféré celle du caméléon, qui ne disparaît pas mais se fond dans un paysage que d'autres facteurs font évoluer, lui-même y prenant également une part, souvent réduite, qui est à l'origine d'une situation de complexe. En effet, si l'histoire de l'autobus à Paris peut se résumer en une phrase, il s'agit bien du développement d'un complexe multiple de ce mode vis-à-vis des nouveaux venus et d'une modernité face auxquels la situation dominatrice de l'omnibus hippomobile au XIX^{e} siècle ne l'avait pas préparé. Il serait téléologique de décrire ce complexe comme inéluctable. Et, dans ce sens, le basculement de la Deuxième Guerre mondiale est décisif. En scellant la subordination de l'autobus au réseau ferré, et avant de voir l'automobile se démocratiser, cette situation conjoncturelle s'est avérée avoir des conséquences structurelles majeures.

Ce portrait de l'autobus à Paris que nous avons tracé à l'aide de figures, telles celle du caméléon, ne peut toutefois se comprendre que comme le résultat d'une réflexion sur un territoire scientifique modeste, dans ses diverses étendues comme dans les outils

[14] L'une d'elle annonce, en 1983, l'entrée dans « *le nouvel air du Bus* », jeu de mot incantatoire traduisant la volonté de la direction de la RATP de voir l'autobus enfin paré des vertus de la nouveauté (voir PRATP, 154 008 et 154 009).

conceptuels employés. Il mériterait naturellement d'être étendu, notamment au vu du champ historiographique dans lequel il entend s'insérer.

Quelques perspectives historiographiques, d'une histoire de l'autobus à l'histoire croisée de l'espace public et de la mobilité

Parmi les premiers développements auxquels nous pensons, le prolongement chronologique semble le plus évident. Une extension dans le temps nous permettrait probablement de confirmer que la décennie 1964-1975 marque bien le passage d'une configuration historique à l'autre et la naissance d'une nouvelle conception de l'autobus ainsi qu'un renouvellement de la place qu'il occupe dans la société. Mais d'autres limites de notre approche viennent également alimenter l'idée de nouvelles pistes de recherche, ainsi que la considération des champs scientifiques auxquels notre objet se rapporte, celui de l'histoire de la mobilité, qui est en pleine définition. Sur le plan historiographique, notre propos vise ainsi à ouvrir de nouvelles perspectives et, plus généralement, à combiner les apports de plusieurs disciplines, notamment les développements récents de la sociologie s'intéressant à la mobilité urbaine.

Développement chronologique et confirmation des problématiques

Comme tout travail historique, la première idée d'un prolongement possible de notre réflexion est celle de l'extension chronologique de la période d'étude. De ce point de vue, deux possibilités s'ouvrent. Il est tout d'abord envisageable de reprendre l'histoire de l'omnibus au XIX^{e} siècle, dont il est apparu qu'elle joue, à notre sens, un rôle crucial dans la conformation de l'autobus au siècle suivant. Une histoire de l'omnibus qui s'attarderait sur les modes de fonctionnement de ce service, sur les représentations sociales qui y sont attachées et sur la conformation de l'espace public aux besoins de cette mobilité collective hippomobile qu'il a incarnée avec le tramway. Les tensions entre omnibus et tramways présentent d'ailleurs un intérêt certain au cours de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, de la concession accordée à Alphonse Loubat aux tramways de pénétration concédés peu avant 1900. Ce travail a néanmoins déjà été largement engagé par l'historien Dominique Larroque[15]. Plus généralement le champ historiographique s'intéressant à l'omnibus n'est pas vierge, les travaux des historiens Nicholas Papayanis et Roger-Henri Guerrand en ayant déjà abordé différentes facettes, venant compléter la base factuelle, technique et institutionnelle dressée par Louis Lagarrigue[16]. Une recherche sur la culture de l'omnibus

[15] Voir notamment Larroque (D.), « Apogée, déclin et relance du tramway en France », *Culture technique*, n° 19, 1989, *passim*.

[16] Voir Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, 4 vol., Guerrand (R.-H.), *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, *passim*, Papayanis (N.), *The Coachmen of Nineteenth-*

à Paris, notamment dans la seconde moitié du XIX^e siècle, paraît possible. Il s'agirait alors de mieux cerner qui sont les voyageurs de l'omnibus, quels en sont les usages et quelles images s'attachent à ce mode. N'a-t-il pas un public exactement inverse de celui de l'autobus au XX^e siècle, à savoir les classes moyennes et les employés d'une ville qui se tertiarise ? Ses tarifs élevés et sa mauvaise réputation en faisant un repoussoir pour les moins riches ou les plus aisés ? Ce ne sont là que quelques hypothèses qu'il conviendrait de mieux fonder.

En revanche, et très logiquement, les années les plus récentes de l'histoire de l'autobus à Paris n'ont pas encore été investies par les chercheurs, pour des raisons de disponibilité des sources. Nous défendons ici l'idée qu'une étude des évolutions de cet objet dans le contexte parisien des années 1980-2000 confirmerait certaines des tendances que nous avons décrites et présenterait un intérêt particulier du fait de l'enjeu nouveau qu'a placé sur les questions de déplacement de surface la société parisienne de cette époque, à Londres comme à Paris, d'ailleurs[17]. Nous détaillons donc ici quelques pistes de réflexion sur l'histoire la plus récente de l'autobus.

La mobilité dans une société post-moderne

Par l'éclatement des modèles préexistants qu'elle connaît, la fin du XX^e siècle conduit à une redéfinition des rôles, des positions et des formes des acteurs urbains, mettant ainsi à mal des schémas traditionnels, sous l'influence d'un mouvement analysé par le philosophe Jean-François Lyotard sous le terme *post-moderne*, notion polymorphe qui se traduit, à notre sens, comme l'abandon du progrès et de la raison comme moteurs de l'action et de la réflexion[18]. Cette société nouvelle n'est pas exempte de contradictions apparentes, conséquences nécessaires de l'abandon d'un modèle dominant. Viennent se superposer plusieurs rationalités qui contribuent à une multiplicité des attentes et des modes de vie. En découle une individualisation des citadins plus forte qu'auparavant, résultat presque paradoxal des mouvements de 1968. Dans le domaine des transports, cette fin de XX^e siècle présente ainsi un visage double, tentant de concilier transport individuel et transport collectif[19].

Century Paris, Service Workers and Class Consciousness, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1993, 247 p. et Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, 217 p.

[17] Au début du XXI^e siècle, l'autobus urbain est devenu l'un des enjeux politiques majeurs à Londres comme à Paris, comme en témoignent les politiques respectives de chacun des maires, le travailliste Kenneth Livingstone, de 2000 à 2008, et le socialiste Bertrand Delanoë, élu en 2001. Comme l'écrivent les experts en géopolitique Béatrice Giblin, Delphine Papin et Philippe Subra, « *en mai 2000, le choix des Londoniens, ni droite ni gauche : les transports* » (Giblin (B.), Papin (D.) et Subra (P.), « Paris/Londres : enjeux géopolitiques de villes capitales », *Hérodote*, n° 101, 2001, p. 41). Poursuivant une tradition d'échanges établie de longue date, les deux capitales ont d'ailleurs exercé des influences réciproques l'une sur l'autre, comme l'adoption de l'autobus articulé à Londres ou le développement de l'offre nocturne à Paris.

[18] Voir notamment Lyotard (J.-F.), *La condition postmoderne*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979, 109 p.

[19] Ce dont témoigne la principale loi en la matière, la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, qui affirme « *le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* » (sur ce point, voir Offner (J.-M.), « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire 2002 des collectivités locales*, 2002, pp. 169-184).

En matière d'espace public, la post-modernité se retrouve dans la pluralité des approches et des actions. Si la figure urbaine traditionnelle de la rue a pâti du développement d'une logique purement circulatoire au milieu du XX^{e} siècle, elle refait surface dans son dernier quart. Les aménagements entendent laisser une place grandissante au piéton et aux pratiques d'un espace public qui ne se réduit plus à un lieu de passage[20]. La forme urbaine tend elle aussi à se brouiller, deux mouvements se superposant : la poursuite du phénomène d'extension et d'étalement urbain, processus de long terme à l'échelle du siècle, mais également le retour d'intérêt pour les zones centrales. Alors que les gains de vitesse dont bénéficient les citadins se traduisent immédiatement en distances plus grandes qu'ils parcourent, la volonté d'un retour vers une forme d'urbanité traditionnelle est perceptible[21].

Dans cette société, la voiture occupe une place, spatialement et symboliquement très visible, souvent en décalage avec des discours visant à en réduire l'usage. Mais les réalisations en sa faveur ne sont finalement que de pâles reflets des projets autoroutiers non aboutis[22]. Toutefois elles s'accumulent. A la fragmentation de la société, probablement accrue par la diffusion des technologies numériques, doit donc répondre une intégration, nécessairement plus forte, des transports publics. Dans ce contexte, l'autobus parisien semble s'engager dans une quête de lui-même, dans un jeu modal toujours plus flou et un environnement instable.

L'autobus parisien à la quête de son identité ?

Le système est d'abord pris dans la dialectique opposant le mouvement de fond de standardisation, amorcé depuis les années 1960, et la tendance à la diversification sous l'effet d'un poids nouveau accordé aux enjeux locaux de territoire. Toutefois, l'immobilisme semble d'abord l'emporter, tant sur le plan du matériel que de la configuration du réseau (voir fig. 166, p. 819)[23].

Face à ce mouvement de standardisation et de grande stabilité, les prémices d'une diversification sont perceptibles, sur le plan du matériel et des fournisseurs, comme de l'organisation interne, se tournant vers la gestion par ligne du réseau. Des formes nouvelles d'autobus, de faible gabarit, cherchant à s'adapter au mouvement de décentralisation et à

[20] Voir Mosser (M.), « La guerre des trottoirs ou les nouveaux embarras de Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 281-292. Parmi les principaux projets urbains allant dans ce sens, citons la rénovation des Champs Élysées en 1995 et celle de l'avenue d'Italie en 1997. Le POS de 1977 marque également l'entrée dans une nouvelle ère qui se veut celle d'un urbanisme à l'échelle humaine.

[21] Il s'agit là de la fameuse conjecture émise par le spécialiste des transports Yacov Zahavi au cours des années 1970 (voir notamment Zahavi (Y.), *Traveltime budgets and mobility in urban areas*, Washington, U.S. Department of Transportation, mai 1974, 81 p. et Zahavi (Yacov), *The Unified Mechanism of Travel (UMOT) Model*, Yacov Zahavi, 14 juin 1976, 88 p.).

[22] Citons notamment les axes rouges voulus par Jacques Chirac, maire de droite de 1977 à 1995, afin de dégager au mieux les artères parisiennes pour la circulation automobile.

[23] Les pôles principaux ont été renforcés par le prolongement de quelques lignes, tandis que certains pôles secondaires ont été créés, dans la zone centrale, ou en périphérie, comme dans le XIII^{e} arrondissement. Une stabilité renforcée par le réaménagement des pôles les plus importants du réseau au cours des années 1980 : La Défense, la gare du Nord, la porte d'Italie...

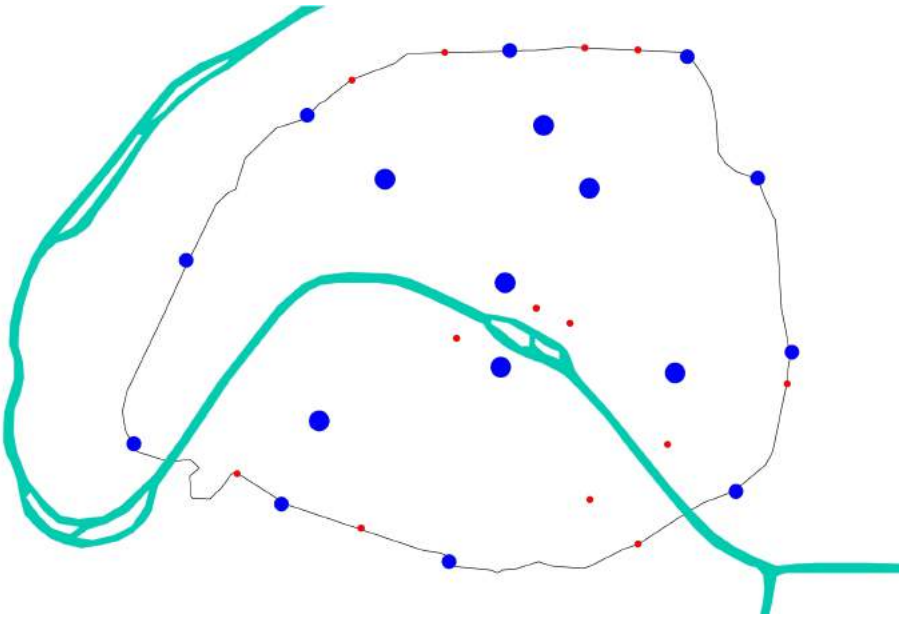


Fig. 166 – *Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'autobus entre 1955 et 2005 (● Pôles en croissance ; ● Pôles stables)*

la demande de proximité exprimées dès les années 1970, sont développées, d'abord en banlieue, à l'échelle des communes, en accord avec le slogan à la mode depuis le choc pétrolier de 1973, « *small is beautiful*[24]. » Cette diversification fonctionnelle naissante est confortée par des évolutions institutionnelles en faveur d'une décentralisation et d'un retour d'acteurs privés dans le monde des transports collectifs urbains, notamment en province[25]. En banlieue, le paysage institutionnel s'avère toujours plus mouvant, les pouvoirs locaux acquérant un poids nouveau dans les discussions, qui n'est pas sans rappeler celui des conseillers généraux de l'entre-deux-guerres. Une tentative intéressante de transformation du réseau d'autobus afin d'en améliorer la facilité d'usage y est d'ailleurs menée à partir du milieu des années 1980 : l'opération *Autrement Bus*[26]. Pourtant, elle n'est qu'un demi-succès notamment du fait de la confusion qu'elle a entretenu entre nature d'un service d'autobus et modèle du métro. C'est donc bien à nouveau l'interaction entre les modes qui semble être le moteur de l'histoire de la mobilité parisienne, les processus d'hybridation

[24] Titre d'un ouvrage ayant eu une grande répercussion, défendant la thèse d'un développement économique plus respectueux de son environnement, à l'échelle humaine, et inspirant la théorie du développement durable, conçue et diffusée dans les années 1980-1990 (Schumacher (E. F.), *Small is beautiful*, New York, Harper & Row, 1973, réédition, New York, Vintage, 2001, 272 p.).

[25] Sur l'introduction d'acteurs privés dans le monde des transports urbains, voir Coppe (A.) et Gautier (A.), « Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n° 4, 2004, pp. 65-75.

Dès lors, l'Île-de-France bruisse de rumeurs régulières sur une éventuelle privatisation de lignes d'autobus ou de lignes ferrées nouvelles, voire de la RATP elle-même. En réalité, le seul exemple de concession d'une ligne à un acteur privé depuis la Libération dans la zone des transports parisiens, celui d'Orlyval en 1986, fut un échec financier, l'exploitation devant finalement être confiée à la RATP (voir Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, pp. 294-296).

[26] Elle a été particulièrement analysée par l'ingénieur et politiste Jean-Marc Offner et l'architecte et urbaniste Agnès Sander (Offner (J.-M.) et Sander (A.), *Les points-clés d'Autrement bus : des théories à la pratique. Analyse de la mise en œuvre d'une innovation à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 51, 1990, 120 p.).

semblant effectivement avoir été particulièrement forts à la fin du XX^{e} siècle.

Le jeu toujours plus flou des modes de transport

A la fin des années 1970, la RATP commanda une étude au bureau Burke dont la teneur fut très marquante[27]. Elle définissait le métro comme un mode rationnel où le progrès consistait à introduire du désordre et l'autobus comme un mode exubérant où le progrès consistait à introduire règle et rigidité. En parfaite cohérence avec la hiérarchisation du réseau, l'application de cette théorie est à l'œuvre dans la politique parisienne depuis lors, essentiellement grâce à trois outils : le couloir réservé, l'aménagement des pôles du réseau routier et l'autobus articulé[28]. De l'instrumentalisation de l'autobus contre l'automobile, à l'influence de la logique du tramway sur celle de l'autobus, les interactions entre modes sont effectivement essentielles pour comprendre l'évolution des années 1990 et 2000. Elles se fondent sur deux phénomènes nés dans les années 1970, le développement de l'idée de *site propre*, marquant l'apogée de la logique du couloir réservé, d'une part ; de l'autre, l'arrivée d'un nouveau venu, le tramway moderne, qui remet largement en question le statut de l'autobus en cristallisant les questionnements de l'époque sur la mobilité et l'espace public dès le début des années 1990. Au-delà de l'histoire qui reste encore à écrire de l'invention et de la diffusion de cet objet de transport devenu une véritable icône politique, soulignons qu'il perturbe totalement la hiérarchie modale et, par un effet de cannibalisme impose progressivement à son concurrent direct, l'autobus, de le singer[29]. Ainsi, alors que les années 1970 avaient vu l'établissement d'une hiérarchie ternaire très nette au sein de la RATP, échelonnée du RER à l'autobus, en passant par le métro, distinction notamment favorisée par la grande standardisation du réseau routier, la fin du siècle vit la naissance de modes intermédiaires ne rentrant pas dans cette grille de lecture simple[30].

Le système de l'autobus parisien connaît donc une phase de diversification ou de hiérarchisation, dont les extrêmes sont l'autobus de proximité et la tentation du *métro de surface*, anciennement établie. L'idée de hiérarchisation, fondée sur des impératifs d'abord liés à des outils, les couloirs, avant d'être réellement intrinsèque à l'autobus lui-même, n'était-elle pas une impasse ? La ville n'a-t-elle pas imposé ses contraintes à l'autobus, en

[27] Entretien avec Yo Kaminagai.

[28] Cette étude influença ainsi fortement les initiatives prises pour animer et colorer le métro.

[29] Le tramway en site propre français vit ainsi le jour à Nantes en 1985 où Michel Bigey parvint à convaincre le maire socialiste Alain Chénard de tenter l'expérience. Cet épisode rappelle évidemment celui de Stanislas Baudry, également à Nantes (voir p. 114). Nantes s'impose comme une ville extrêmement inventive en matière de transports publics. La plus récente des innovations nantaises est le *BusWay*, autobus en site propre dont le dessin, la place sur l'espace public et le fonctionnement sont ceux du tramway, mais dont les coûts d'investissement sont moins élevés. Ce génie spécifiquement nantais est salué par le romancier Julien Gracq pour qui « *éclairée par je ne sais quel conseil oraculaire, [Nantes a réactivé] son talisman perdu* » lors de l'ouverture du tramway en 1985 (Gracq (J.), *La forme d'une ville*, Paris, José Corti, 1985, p. 21).

[30] L'idée d'une catégorie nouvelle pour les dénommer, le *mode T*, est alors avancée au sein de la RATP, mais ce concept ne connaît qu'un engouement éphémère, probablement en raison de l'hétérogénéité des dispositifs qu'il recouvrait et, peut-être, en raison de son nom étonnant, trop lié au tramway pour des systèmes avant tout routiers.

le rigidifiant, en même temps qu'il semblait acquérir une certaine souplesse ?

Développement de la violence, canalisation des comportements et conception du service

Dans ce contexte, où le réseau d'autobus cherche sa place dans l'offre de transport et où le véhicule cherche les formes qu'il doit adopter, une autre source de déstabilisation du système est perceptible. Les relations entre l'autobus et les citoyens semblent s'enrayer, du moins pour une partie d'entre elles suffisamment visible pour que différents acteurs tentent d'apporter des solutions. Si le phénomène de la violence n'est pas nouveau, il prend une ampleur médiatique et sensible inédite à la fin du XX^{e} siècle et impose ainsi à la RATP de déployer un arsenal de mesures visant à canaliser les comportements pour réduire la tension à bord.

L'exploitant se dote d'outils pour mesurer cette violence, ce qui montre l'intérêt qu'il y porte[31]. Elle lui pose problème dans la mesure où elle touche régulièrement le personnel et que les mouvements de grève, suite aux agressions, se multiplient. Même si des faits divers ont pu être instrumentalisés, ces mouvements récurrents traduisent le malaise que rencontre le monde des machinistes à la fin du XX^{e} siècle[32]. Cette crise d'identité est d'ailleurs lisible dans les grandes grèves de 1988 et 1995[33]. Comme l'a analysé le sociologue Isaac Joseph, la culture du réseau routier se trouve alors confrontée à un double malaise, devant naviguer entre l'émergence d'éléments issus du monde du métro et celle d'éléments venus du monde extérieur[34].

Les réponses ambigues qu'a apportées la direction, entre dispositifs de protection et demande d'une attitude plus commerciale, s'inscrivent toutefois en décalage avec les revendications des machinistes. De façon plus ou moins consciente, l'exploitant s'est donc engagé dans l'escalade entre violence et répression, qu'aurait probablement brisée le retour du receveur et que ne manque pas de dénoncer la presse de gauche[35]. Cette construction sociale a principalement renvoyé la responsabilité de la violence sur les jeunes et a rapproché la figure du jeune de celle du fraudeur, la fraude étant perçue comme une cause de

[31] Voir le carton ARATP, 1R 908.

[32] Ce que corrobore l'un des directeurs de la RATP à l'époque, Robert Sammut : « *le métier de machiniste pourra constituer, dans quelques années, un sujet de thèse. Il est évident qu'il se passe quelque chose d'important, entre les années quatre-vingt et la fin du XX^{e} siècle, dans la définition même du machiniste dans sa relation avec le public et la société* » (Sammut (R.), « L'entreprise RATP, les archives, l'ethnologie et l'histoire », *in* Gérôme (N.) et Margairaz (M.) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XX^{e} siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, p. 169).

[33] Sur le conflit social de 1995, voir Scheller (L.), « La gréve initiatique. Les jeunes machinistes RATP dans la lutte. », *Futur antérieur*, n° 33-34, janvier 1996, http ://multitudes.samizdat.net et Schwartz (O.), « Sur la question corporative dans le mouvement social de décembre 1995 », *Sociologie du travail*, n° 4, 1997, pp. 449-471. Pour avoir une image de l'ambiance de ces conflits, qui traduit ce malaise, voir INA, *Journal télévisé de 20 h d'Antenne 2*, 3 décembre 1988 et INA, *Journal télévisé de 13 h d'Antenne 2*, 13 décembre 1995.

[34] Joseph (I.), *Bus, réseaux, territoires*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 20, 1987, *passim*.

[35] Comme l'écrit *L'Humanité* en 1990, « *une autre proposition de la RATP consiste à faire circuler dans les autobus des Rambos du même type que ceux du métro, alors que leur présence est notoirement reconnue comme facteur d'accroissement de la tension des usagers* » (« Les Bermudes de banlieue », *L'Humanité*, 16 octobre 1990).

l'insécurité puisqu'elle multiplie les occasions de tension[36]. La lutte contre la fraude que l'exploitant entreprend se fait donc au nom des voyageurs, sans hésiter à avoir recours à leur voix ou leur pression sociale pour traquer le fraudeur.

Il est ainsi possible d'avancer l'hypothèse que la direction a instrumentalisé de façon réciproque montée de la violence et lutte contre la fraude, si bien que se sont nettement accrus le contrôle des voyageurs et la volonté d'en normaliser les comportements[37]. La fin de la plate-forme arrière avait déjà entériné la disparition des possibilités de se distinguer dans son usage de l'autobus, nouveau rapprochement avec le métro. Avec le temps, l'idée d'une maîtrise plus complète et universelle des comportements fait son chemin et apparaît explicitement au grand jour. Une confusion s'opère entre les notions de fraudeur et de voyageur violent, de transport gratuit et de transport dégradé, de comportement physique et d'attitude morale, la RATP s'attachant simultanément à rendre concrète l'idée de rite d'entrée à bord de ses véhicules[38]. Sous la forme du programme portant le nom explicite de *Bus Attitude*, au tout début du XXIe siècle, l'exploitant se lance d'ailleurs dans un vaste plan de normalisation de l'attitude de ses voyageurs vis-à-vis simultanément de ses agents, de ses véhicules et de la grille tarifaire[39]. Des « *entrepreneurs de morale* » seraient ainsi décelables dans les transports urbains[40]. Ce qui incite à poser l'hypothèse que l'autobus participerait d'un système plus global et pérenne. N'est-il qu'un des « *moyens du bon dressement* » d'une société redevenue normalisatrice ?[41]

Cet aperçu des enjeux de l'histoire de l'autobus parisien à la fin du XXe siècle confirme

[36] Le lien entre politique commerciale, qualité du service rendu et fraude est explicitement tissé par le PDG Jean-Paul Bailly en 1994 devant le conseil d'administration de la RATP :

> *L'esprit de service, c'est également lutter contre la fraude. Réduire la fraude sur nos réseaux est notre devoir. Au-delà de l'aspect financier que revêt la perte de recettes due à la fraude, il est un enjeu plus important :* ***le respect du client qui paie****. La lutte contre la fraude fait partie du service que nous devons rendre à nos clients. D'ailleurs son intensification nous a souvent été réclamée par les voyageurs eux-mêmes. Cette bataille est engagée.*

(Bailly (J.-P.), « Vers une nouvelle génération de service public », conseil d'administration de la RATP du 30 septembre 1994, pp. 11-12)

[37] Reprenant le principe du cadran que devait faire sonner le receveur à bord des omnibus du XIXe siècle pour prouver au voyageur qu'il l'avait bien enregistré, elle a développé le système inverse, du contrôle sonore de la fraude à la montée par le machiniste, mais aussi, tacitement, par les autres voyageurs, à l'aide d'un système de carte magnétique. S'il traduit une inversion des problèmes de fraude, du personnel vers la clientèle, ce processus reflète la permanence de la pression sociale et morale à bord des véhicules de transport en commun.

[38] Sur la notion de rite d'entrée, voir, par exemple, Le Breton (É.), « Les compromis fragiles du traitement des conflits publics dans les transports urbains », *Sociologie du travail*, n° 43, 2001, pp. 525. Ce concept entre dans la rhétorique courante de la RATP. En 2005, la direction organise même des opérations visant à « *améliorer les résultats de la ligne sur le critère "Respect du rite d'entrée"* » (« La vie des lignes et des centres », *Tour d'horizon bus*, 23 septembre 2005).

[39] Un parallèle peut d'ailleurs être dressé entre l'autobus de la fin du XXe siècle comme vecteur d'éducation civique et morale et l'automobile des Trente Glorieuses, fondant sa morale sur le Code de la route et une foi inébranlable en un progrès technique constant (voir Nourrisson (D.), « Educational films during the Trente Glorieuses (thirty-year economic boom period in France after the 2nd world war) : the ideology of progress and social virtue », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 2 p.).

[40] Becker (H.), *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, traduction de Jean-Pierre Briand et Jean-Michel Chapoulie, Paris, Métailié, 1985, pp. 171-176.

[41] Foucault (M.), *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 1993, pp. 200-227. Pour une discussion de la notion foucaldienne de mécanisme de pouvoir appliquée au cas de la relation entre la RATP et ses clients, notamment sur la question de la fraude, et sur le renouvellement des pratiques de domination, sous des formes plus douces au cours des années 1990 et 2000, voir Suquet (J.-B.), « Plus près du client : quand l'action publique minimise les risques. Le cas de la gestion de la fraude sur le réseau bus de la RATP », 15e colloque international de la revue *Politique et management public*, 2006, 15 p.

l'intérêt que présente cette période et la persistance d'éléments problématiques abordés pour les phases antérieures, notamment liées aux interactions modales et à la notion d'espace public. Une telle étude ne serait toutefois que le prolongement logique du travail entrepris ici, alors qu'il semble également envisageable d'ouvrir des pistes de recherche permettant de le compléter ou de le prolonger sur les années 1900-1975.

Des limites d'une réflexion vers de nouvelles pistes de recherche, les deux facettes de la recherche historique

Effectivement, la réflexion que nous avons menée ici est évidemment très limitée, par sa chronologie, par sa géographie, par ses problématiques, comme par ses sources. Ces limites doivent rappeler à l'historien la nécessaire complémentarité de son travail avec celui d'autres chercheurs, issus de son champ comme d'autres domaines. Elles sont également la source de nouvelles pistes de recherche, que nous proposons ici.

Limites et modestie d'un travail historique

Nous espérons avoir contribué à combler le trou historiographique que nous avions initialement décrit tout en étant conscients des limites de notre travail. Elles sont d'abord géographiques, puisque nous n'avons pu traiter suffisamment du cas de l'autobus en banlieue, autre objet, certes, mais faux jumeau plus que cousin éloigné de l'autobus *intra muros*. Un travail sur cet objet contribuerait évidemment à mieux cerner ce qu'est l'autobus en région parisienne, dans ses deux acceptions, *intra* et *extra muros*. Pour engager une telle recherche, des outils existent[42]. Elle pourrait d'ailleurs trouver sa place dans un travail mené sur le Département de la Seine, à l'heure où Paris et son agglomération cherchent des formes de coopération et où les propositions d'organisation nouvelle du territoire renvoient vers des formes institutionnelles antérieures.

Les limites de notre travail tiennent également à notre choix de traiter l'autobus comme un objet inséré sur l'espace public et dans ses relations aux autres modes et à ses voyageurs, si bien que nous n'avons pu approfondir les aspects politiques, financiers et juridiques de notre objet, que des travaux antérieurs avaient, certes, déjà éclairés[43]. De même, nous n'avons malheureusement porté au personnel qu'une attention trop superficielle, ayant d'abord cherché à comprendre pourquoi et comment les voyageurs choisissaient l'autobus, plus qu'à analyser le monde de l'autobus comme une sphère du travail ouvrier. Au risque

[42] Citons notamment Zuber (H.) (dir.), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, *passim* et Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006, *passim*.

[43] Voir notamment Larroque (D.), *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers (1855-1939)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, 436 p., Margairaz (M.), *Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 23, 1987, *passim* et Larroque (D.), Margairaz (M.) et Zembri (P.), *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, op cit.*

de ne pas mettre suffisamment en avant le poids de la question syndicale à la STCRP ou à la RATP et qui mériterait un regard plus précis.

Par défaut de sources plus que par choix réel, nous n'avons pu traiter de l'exploitation des premiers omnibus automobiles aussi finement que ce que nous aurions aimé faire. D'autres éléments plus ponctuels nous ont manqué, que ce soit des données de fréquentation de la ligne 20 au cours des années 1950 ou les documents internes concernant la mise à disposition de véhicules le 17 octobre 1961. Nous ne pouvons que regretter de même que les archives soient bien souvent muettes sur la mise en place effective de certaines innovations, dont le projet est bien documenté, ou sur la disparition de tel ou tel phénomène. Nous pensons ici aux taxis collectifs sur lesquels les sources que nous avons consultées sont lacunaires quant à l'évolution réelle de ce mode de transport à la fin des années 1930.

Enfin, malgré l'accueil dont nous avons pu bénéficier au sein de la RATP, gageons que si nous avions pu acquérir une connaissance meilleure et plus pratique de l'exploitation contemporaine du réseau d'autobus, nous aurions tiré pleinement profit de cette chance offerte à l'historien contemporain de pouvoir observer des formes proches héritières de son sujet d'étude.

La simple étendue temporelle de notre travail ne pouvant suffire à garantir sa nouveauté, par rapport notamment à l'ouvrage signé par Louis Lagarrigue, nous avons tenté de nous centrer régulièrement sur le citadin et ses pratiques[44]. Ambition qui n'a rien d'évident, en raison notamment des sources disponibles. Nous avons proposé différentes voies pour tenter d'adopter ce point de vue, à partir des lettres de voyageurs, de l'analyse d'images de la voirie, ou de la mémoire orale. Mais ces sources, dispersées, sont souvent difficilement mobilisables.

L'un des défauts de notre réflexion est de s'être trop centrée sur l'autobus, mais ce n'est qu'au fil de notre parcours intellectuel que la nécessité de décentrer notre regard de ce mode vers des problématiques plus générales nous est apparue. Ici se trouve en question le processus de sélection d'un sujet de thèse, qui, s'il doit évoluer entre l'engagement du travail et la remise du manuscrit, reste nécessairement fondé sur les bases initiales et ne peut s'en éloigner qu'au prix d'un nouveau travail d'une ampleur aussi importante que celui qui a conduit à la révision progressive du sujet de départ. La recherche étant un processus vivant, il eût été illusoire d'estimer qu'un travail sur la mobilité et l'espace public parisiens puisse présenter un visage plus définitif sans ouvrir, à son tour, à de nouvelles pistes semblant toujours plus prometteuses.

[44] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*

Pour une histoire de la mobilité urbaine fondée sur l'espace public

Nous espérons ainsi que cette thèse ne sera qu'une étape dans la constitution d'une analyse de la mobilité urbaine parisienne sur le temps long qui saura s'ouvrir aux questions d'aménagement, de forme urbaine et de configurations socio-culturelles.

L'approche que nous avons proposée, fondée sur la notion d'espace public, dans ses multiples acceptions, nous semble être une voie de recherche possible pour adopter une vision nouvelle sur les questions de mobilité, notamment pour dépasser une histoire des transports urbains monomodale et monographique. Espace partagé par les différents modes, il les confronte et leur impose de multiples contraintes autant qu'il leur permet d'évoluer et s'offre comme un enjeu qu'ils se partagent. Sa nature impose de considérer l'offre de transport dans sa globalité et de la lier aux évolutions de la forme urbaine. La notion d'espace public, par le lien qu'elle tisse entre la voirie, l'espace du choix modal, les représentations populaires ou techniques et le débat politique, est un outil pertinent pour ce type d'analyse. Nous plaidons donc ici pour une histoire croisée de la mobilité et de l'espace public parisiens, qui nous semble un chantier encore largement ouvert, aux résonances contemporaines toujours plus fortes. Il retrouverait ainsi l'intérêt porté par le sociologue Bruno Latour aux infrastructures de la mobilité, ce qui reste immobile pour qu'il y ait déplacement[45].

Ce travail sur la notion d'espace public impose de recourir aux images disponibles, que ce soit les photos prises sur les voies parisiennes ou celles produites par les systèmes de transport, appartenant par exemple à l'espace publicitaire. Nous incitons donc à un élargissement des sources. Au-delà de la poursuite du travail dans certains dépôts, comme celui de la Préfecture de police, ou de l'exploration des fonds inutilisés dans cette thèse, tels ceux de l'armée pour les périodes de guerre, deux sortes de sources nous paraissent particulièrement intéressantes.

D'une part, les plaintes de voyageurs, qui, malgré leurs maladresses, leur emportement et souvent leur méconnaissance des questions d'exploitation, renseignent toutefois le chercheur sur le fonctionnement quotidien du système, les décalages entre le règlement ou les ordres d'exploitation et leur application. Si ce type de sources revêt souvent un caractère microhistorique, certains phénomènes, comme l'allongement des temps d'attente au cours des années 1950, sont massivement dénoncés par le courrier des voyageurs, sur différentes lignes et en différents lieux. Le décalage entre la vision des professionnels, cadres ou agents d'exploitation et celle des voyageurs aide l'historien à ne pas adopter à son insu le point de vue des acteurs les plus visibles et producteurs d'archives. Dans un système où la coproduction est la règle, le voyageur a une grande légitimité à être entendu et étudié.

[45] Latour (B.), « Portrait de Gabriel Tarde (1843-1904) en théoricien de la mobilité », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006.

Soulignons toutefois les difficultés intrinsèques à ce type de sources qui tiennent d'abord à leur dispersion, puisque l'historien les trouve le plus souvent par hasard au gré des recherches, seuls quelques rares cartons en regroupant explicitement. Autre difficulté, de taille, que faire de telles sources ? Elles ne valent le plus souvent que dans la mesure où plusieurs se recoupent, ce qui nécessite de les rassembler, mais n'est somme toute pas si éloigné du traitement des autres sources. Elles demandent souvent une connaissance fine des situations particulières qui sont décrites, ce qui n'est pas toujours aisé. En revanche, elles fournissent de nombreux renseignements, sur l'identité de leur auteur aussi bien que sur l'image des modes qu'elles renvoient. Quant à leur traitement par l'exploitant, puisqu'elles lui sont le plus souvent adressées, directement ou indirectement par un élu, il s'agit généralement d'une réponse écrite sans suite, à l'exception de quelques cas particuliers.

Autres sources qui semblent prometteuses, les guides de voyage, plans de réseaux et autres supports informatifs sur les pratiques de mobilité. A l'image du travail mené par l'historienne Claire Hancock, il pourrait être très enrichissant d'étudier la façon dont ces documents présentent le réseau d'autobus, et plus largement les réseaux de transport parisiens, aux différents publics auxquels ils s'adressent[46]. Si l'autobus a fondé son succès sur l'existence d'un noyau d'habitués, il s'agit ici d'identifier les clés d'entrée permettant d'avoir accès au réseau. L'idée serait également de cerner l'image de la ville ainsi construite et diffusée auprès d'un public qui lui est étranger. Ce type de travail peut notamment se fonder sur la collection de guides de la BHVP.

Mais au-delà de la question des sources, ce sont également les approches problématiques qui nous semblent pouvoir être complétées, par une étude sociale et de l'expertise.

Histoire sociale et histoire de l'expertise

Effectivement, plusieurs aspects de l'histoire de la mobilité parisienne que nous n'avons fait qu'effleurer mériteraient, à notre sens, un intérêt futur des historiens. Ainsi, si l'histoire sociale s'est focalisée sur les cheminots, les agents des transports en commun parisiens ont donné lieu à moins de travaux, le principal ouvrage étant celui dirigé par l'historien Michel Margairaz et l'ethnologue Noëlle Gérôme en 2002[47]. Une étude des dimensions hiérarchiques, paternalistes ou syndicales des compagnies parisiennes de transport public permettrait de compléter l'approche que nous avons ici présentée. Le poids du personnel, dans cette industrie de main-d'œuvre qu'est le transport urbain, est effectivement très fort. Nous avons délibérément orienté notre réflexion sur le voyageur plus que sur le receveur, sur le piéton ou l'automobiliste peut-être parfois autant que sur le machiniste, de façon à bien cerner la perméabilité du système de l'autobus parisien, qui ne se résume pas, à

[46] Hancock (C.), *Paris et Londres au XIX^e siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS Éditions, 2003, 357 p.

[47] Gérôme (Nöelle) et Margairaz (Michel) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux.*, *op. cit.* Sur les cheminots, voir notamment les travaux menés par l'AHICF, en particulier ceux des historiens Georges Ribeill et Christian Chevandier.

notre sens, à une interaction entre la direction et le personnel de la compagnie exploitante. Il conviendrait toutefois de pouvoir disposer d'une étude précise sur le personnel des transports parisiens à l'échelle du XX^{e} siècle[48].

Parmi d'autres, une approche de cette question en lien avec notre problématique pourrait se faire par une attention portée aux dépôts. En tant qu'espaces où se croisent de multiples métiers et lieux insérés dans la ville, ils nous semblent être une possible entrée en matière, au-delà des rares études microhistoriques déjà conduites (voir p. 735). Ils permettent, à notre sens de croiser histoire spatiale et histoire sociale. Ce sont les lieux de la grève, ceux du travail pour beaucoup, mais également ceux où s'exercent les tensions hiérarchiques, y compris pour le personnel roulant. Une recherche sur la figure générique du dépôt de transport en commun, compris dans ses liens avec son environnement urbain, semble ainsi intéressante. D'après ce que nous avons pu constater, les agents de la maintenance sont toutefois encore plus absents des archives administratives que ceux de l'exploitation et une telle étude nécessiterait donc d'inventer d'autres sources.

Centrer le regard sur les experts des transports en commun et leur savoir, son élaboration, son apprentissage et sa diffusion, constitue également une piste de recherche possible, que nous n'avons pu qu'effleurer. Comment sont formés les experts ? Quelle place institutionnelle occupent-ils ? Qui détient le savoir sur la conception et le fonctionnement d'un réseau d'autobus ? L'exploitant semble incontournable, même si la Préfecture de la Seine avait une certaine compétence, notamment *via* la direction du contrôle des voies ferrées d'intérêt local (VFIL) qui s'intéressait aux tramways. En revanche, l'autobus demande un savoir avant tout empirique et dont le contrôle par l'administration est moins fort et, finalement, semble moins bien fondé que celui hérité de la logique ferroviaire. D'où l'importance de l'exploitant de ce point de vue et le pouvoir dont il dispose[49]. S'intéresser à l'expertise impose également d'élargir son regard aux échanges internationaux, congrès scientifiques et techniques et visites de réseaux étrangers qui alimentent la connaissance locale en matière de transports urbains, comme nous l'avons vu dans le cas des relations entre Paris et Londres.

Enfin, au confluent de l'expertise et des questions de territoire urbain, nous ne pouvons qu'inciter à ouvrir l'étude d'un champ nouveau, celui de la hiérarchie des modes[50]. Comment s'est constituée une doctrine expliquant que l'autobus ne peut répondre qu'à certains besoins, évalués selon certaines normes de fréquentation, de fréquence et de coût ? Doc-

[48] A l'image du travail entrepris par l'historien Florent Montagnon pour le cas lyonnais (Montagnon (F.), *Les transports publics urbains lyonnais (OTL-TCL) et leurs salariés (1897-1970)*, DEA d'histoire, sous la direction de Sylvie Schweitzer, Université Lyon II Louis Lumière, 2000, 102 p.).

[49] Ces questions sont essentielles dans le contexte contemporain, puisque le STIF, qui détient le pouvoir, dispose encore d'une plus faible expertise que la RATP, ne serait-ce que par son effectif réduit. L'intervention de la RATP sur des sujets qui ne relèvent pas directement de sa compétence, comme la tarification, est révélatrice de cette situation.

[50] Pour une première réflexion sur ce thème, voir Passalacqua (A.), « La hiérarchie des transports en commun parisiens. Discussion d'une doctrine de 1900 à nos jours », Journée d'études *Les savoirs de leur production à leur mobilisation, enquête sur les politiques de transport*, MOSAP, École normale supérieure de Lyon, Lyon, 22 avril 2008, 21 p.

trine qui, pour le cas parisien, classe le RER devant le métro, lui-même devant le tramway, lui-même devant les différentes formes d'autobus. Une hiérarchie qui n'est pas évidente *a priori*, comme l'illustre sa contestation de fait par les taxis collectifs des années 1930 ou le projet d'exploitation d'autobus sur autoroutes dans les années 1960 (voir pp. 311 et 518). Travailler sur la hiérarchie des modes permet de mêler analyse des territoires et de leur représentation, par exemple par la modélisation employée, image des modes de transport dans les cercles professionnels et élaboration et évolution d'un savoir qui se targue de rationalité. Mais ne s'agit-il pas plutôt d'un discours sur l'autobus et les modes de transport, voire la mobilité urbaine en général, qui pourrait ainsi se trouver déconstruit ?

Toutefois, l'évocation de ces pistes de recherche envisageables n'est qu'une illustration de l'étendue du champ de la mobilité parisienne, dont la richesse a été soulignée par exemple par l'historien Antoine Prost[51]. Mais c'est également par son positionnement historiographique, et, au-delà, au sein des sciences sociales, que notre réflexion pourrait trouver ses prolongements.

De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, quel positionnement historiographique ?

Comme l'écrivait l'historien Lucien Febvre, « *le passé, c'est une reconstitution des sociétés et des êtres humains d'autrefois par des hommes et pour des hommes engagés dans le réseau des réalités humaines d'aujourd'hui*[52]. » Effectivement, l'historien ne travaille pas seul et ne peut s'abstraire de la société dans laquelle il vit. Ces considérations ne sont pas abstraites mais se traduisent très concrètement par les conditions de réalisation de son travail, les influences de sa discipline sur sa production et celles, plus larges d'autres champs académiques. Être conscient de ces échanges permet de les comprendre, voire de les orienter, ce que nous tentons ici de proposer, par une triple réflexion, sur le positionnement de l'historien en entreprise, d'une part, sur ce que pourrait être le passage à une histoire de la mobilité, d'autre part, et, enfin, sur les apports, nécessaires à nos yeux, de la sociologie contemporaine à la base conceptuelle des historiens de la mobilité.

Une histoire contemporaine en entreprise ?

Nous avons pu bénéficier d'un financement accordé par la RATP, ce qui impose de réfléchir à la place que l'historien doit occuper dans la société en général et les entreprises en particulier[53]. Nous n'avons aucunement réalisé une histoire de commande, ayant soumis

[51] En 1998, il en a appelé à une histoire « *qui analyserait les liens entre la capitale et son réseau de transports publics. Histoire en grande partie encore en friche, et qui comporte de multiples chantiers* » (Zuber (H.) (dir.), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France*, *op. cit.*, p. 348).

[52] Cité *in* de Certeau (M.), *L'écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 2002, p. 26.

[53] Sur les liens entre histoire et entreprise, voir notamment Bonin (H.), « L'histoire comme outil de légitimation politique de l'entreprise pendant la Grande Crise de la fin du XX^{e} siècle (1974-1993) », *in* Crivello (M.), Garcia (P.) et Offenstadt (N.) (dir.), *Concurrence des passés. Usages politiques du passé dans la France contemporaine*, Aix-en-Provence, Publications

à la RATP un sujet qui ne fut pas amendé et pour le traitement duquel nous avons disposé d'une parfaite liberté. Soulignons que nous n'avons pas dressé ici une histoire de l'entreprise, mais une histoire d'un objet parisien, aujourd'hui exploité par une entreprise particulière et dont elle n'est qu'un des déterminants. Pour autant, nous avons essayé d'éviter au mieux les écueils que représentent les discours des dirigeants de la compagnie exploitante, invoquant des contraintes extérieures pour justifier leurs échecs et mettant à leur compte tous les succès du système[54].

Le choix de notre sujet et le contexte dans lequel nous l'avons traité nous semblent illustrer la distinction que l'historien Marc Bloch dressait entre l'antiquaire et l'historien et, plus généralement, l'absence de coupure entre les objets d'études historiques et la société contemporaine[55]. Nous nous inscrivons ici dans un intérêt porté à l'histoire du temps présent, depuis les années 1980[56]. Cette forme d'histoire conduit à des interrogations méthodologiques délicates. Elle met en cause, peut-être plus que toute autre, la légitimité de l'historien, face à ses propres engagements, comme face à ses archives dont les formes et modalités d'accès diffèrent de celles des périodes plus anciennes.

La production historique est une construction sociale parmi d'autres et ne peut être indépendante de questionnements présents de la société dans laquelle vit l'historien. Étant incapable de s'en départir, ce dernier doit être lucide sur les influences qu'il subit, savoir les repérer et en interroger les présupposés. Phénomènes de mode, tensions et pressions extérieures ne peuvent qu'être exacerbés par un champ aussi contemporain mais contribuent de ce fait à cette prise de conscience. Notre questionnement sur l'espace public n'est évidemment pas indépendant des problématiques auxquelles se confronte le Paris du XXI^{e} siècle[57]. Notre réflexion entend ainsi apporter une contribution face à une demande sociale, voire à une pression exercée par les travaux amateurs publiés dans un domaine comme l'histoire des transports qui mérite sans doute un éclairage plus problématisé, que nous avons tenté ici de proposer. Ainsi, il s'agit bien de faire nôtre la formule du philosophe Paul Ricœur, qui entre objectivité de l'histoire et subjectivité de l'historien, distinguait une « *subjectivité impliquée*[58]. » Forts de cette idée et conscients des limites de la liberté de l'historien, plongé dans la société de son époque, nous défendons ici l'engagement d'une réflexion sur une nécessaire évolution de l'histoire des transports, qui a

de l'Université d'Aix-en-Provence, 2006, pp. 157-168.

[54] Selon les recommandations de Michel Margairaz (Margairaz (M.), « Les archives de la RATP, l'histoire et la recherche », *in* Gérôme (Nöelle) et Margairaz (Michel) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux.*, *op. cit.*, p. 17).

[55] Sur l'approche de Marc Bloch et des *Annales*, voir notamment Dosse (François), *L'histoire en miettes, des* Annales *à la nouvelle histoire*, Paris, La découverte, 1987, réédition, 2005, *passim*.

[56] Voir Chauveau (A.) et Tétard (P.) (dir.), *Questions à l'histoire des temps présents*, Paris, Éditions Complexe, 1992, *passim*.

[57] Comme l'écrit l'historien Michel de Certeau, « *pas plus que le discours ne peut être désolidarisé aujourd'hui de sa production, il ne peut l'être de la praxis politique, économique ou religieuse, qui change les sociétés et qui, à un moment donné, rend possible tel ou tel type de compréhension scientifique* » (de Certeau (M.), *L'écriture de l'histoire*, *op. cit.*, p. 51).

[58] Ricœur (P.), *Histoire et vérité*, Paris, Le Seuil, 1955, réédition, 1967, p. 28.

d'ores et déjà été amorcée.

Vers un renouvellement des problématiques en histoire des transports ?

Effectivement, c'est également dans le champ académique que se trouve l'enjeu de l'approche problématique que nous avons retenue. Elle espère illustrer, en s'appuyant sur la notion d'espace public, ce que pourraient être de nouvelles pistes offertes à l'histoire des transports urbains. Dans ce domaine comme dans d'autres champs, « *il reste à imaginer d'autres approches, construites à partir des intrigues spécifiques, et à les envisager dans une nouvelle mise en scène* », pouvait-on lire dans la revue *Vingtième siècle* en 1990[59]. L'histoire des transports a très longtemps été une histoire de l'offre, des entreprises exploitantes, voire de la production des objets de mobilité, comme l'automobile, plus que de leur usage et de leurs usagers. De même, elle reste encore aujourd'hui une histoire modale, notamment dans le contexte français, ce qui est également le cas de notre approche, même si l'autobus nous a, lui-même, incités à réfléchir à l'interaction modale.

A la fin des années 1970, les travaux de l'historien allemand Wolfgang Schivelbusch ont marqué une rupture dans ce contexte en proposant de dresser, non l'histoire du train, mais l'« *histoire des voyages en train* », tout en ne trouvant leur traduction française qu'en 1990[60]. Notamment par la voix de l'historien britannique Colin Divall, des problématiques nouvelles s'ouvrent à l'historien des transports qui pourrait devenir historien de la mobilité[61]. L'approche culturelle, soucieuse de la mobilité urbaine, du point de vue du citadin et de ses pratiques, a ainsi fortement influencé notre réflexion. Le sujet que nous avons retenu nous semble d'ailleurs fertile pour une telle ambition. « *Les transports urbains parisiens forment [...] au plein sens du terme un objet d'histoire totale* », a constaté Michel Margairaz[62]. Notre sujet, par le mode retenu autant que par l'approche que nous en avons eue, nous permet de proposer une histoire qui accorde aux autres modes que l'autobus une place de choix. Retenir l'espace public comme élément problématique renforce l'approche multimodale que nous développons. Enfin, l'attention portée aux voyageurs, aux agents ou à la circulation est une des voies d'accès à une histoire de la demande de transport plus que de l'offre. Voilà qui ne peut également que justifier notre choix d'ouvrir cette histoire de l'autobus aux problématiques plus larges de l'histoire urbaine[63]. La véri-

[59] Baudoui (R.), Faure (A.), Fourcaut (A.), Morel (M.) et Voldman (D.), « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *art. cit.*, p. 105.

[60] Schivelbusch (W.), *Histoire des voyages en train*, traduction de Jean-François Boutout, Paris, Le promeneur, Quai Voltaire, 1990, 252 p.

[61] Voir Divall (C.) et Revill (G.), « Cultures of transport. Representation, practice and technology », *The Journal of Transport History*, vol. 26, n° 1, 2005, pp. 99-111. Pour une discussion de ces positions, notamment sur la place et le sens de la culture en histoire, voir Freeman (M.), « "Turn if you want to". A comment on the "cultural turn" in Divall and Revill's "Culture of transport" », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, 2006, pp. 138-143 et Divall (C.) et Revill (G.), « No turn needed », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, 2006, pp. 144-149.

[62] Margairaz (M.), « Les archives de la RATP, l'histoire et la recherche », *art. cit.*, p. 16.

[63] Comme l'écrivaient les historiens britanniques Theo Barker et Michael Robbins, « *aucune branche de l'histoire ne peut rester isolée : l'histoire des transport moins que toute autre* » (Barker (T. C.) et Robbins (M.), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*,

table histoire des liens entre espace public et mobilité dans le Paris du XX^{e} siècle que nous appelons de nos vœux, et dont le couloir réservé est une des figures-clés, au même titre que les dalles ou les potelets séparateurs, nous semble ainsi être une des voies d'un développement possible d'une histoire de la mobilité, soucieuse des éléments culturels et sociaux, des infrastructures fixes et des citadins. Une histoire qui doit également s'appuyer sur son caractère contemporain, en sachant tirer profit, au mieux, des développements actuels de la sociologie de la mobilité.

La sociologie contemporaine et l'idée de mobilité : une source conceptuelle pour l'historien

Effectivement d'autres ouvertures problématiques semblent possibles au regard des travaux conduits en sociologie et s'intéressant à la mobilité. Nous avons d'ores et déjà employé différents concepts issus de la sociologie au cours de notre réflexion, notamment ceux menés en sociologie de la traduction, puisque nous avons insisté sur le poids des objets, des réseaux et des échelles dans la politique des transports parisiens. Si échelles et réseaux sont classiquement mis en avant dans les analyses de ce champ, le rôle des objets dans la régulation comme dans la constitution d'images nous semble être une nouvelle voie fructueuse que peut emprunter l'historien, à l'aune des travaux déjà engagés en sociologie, notamment par Bruno Latour (voir p. 649). Mais nous défendons ici l'importance que revêt à nos yeux de conserver un regard plus large porté sur les réflexions sur le thème de la mobilité menées par différents courants de cette discipline et qui pourraient être utilement introduites en histoire urbaine. Parmi ceux-ci, citons ce que le sociologue Manuel Castells nomme « *l'espace des flux*[64]. » Espace configuré par les relations d'échanges internationalisées, où l'information occupe une place cruciale et qui tranche avec une approche beaucoup plus territorialisée préexistante, il caractériserait la ville contemporaine. Mais l'utilisation de ce concept pourrait s'avérer fructueuse pour une compréhension rétrospective des échanges urbains et interurbains en incitant notamment à reprendre l'analyse de l'influence des technologies sur la mobilité.

Parallèlement, les réflexions engagées par le sociologue britannique John Urry à partir de cet espace mondial qui semble tout fluidifier peuvent s'avérer également sources d'inspiration pour l'historien[65]. Sa réflexion tendant à concilier mobilité sociale et mobilité spatiale, mobilité locale et mouvement de mondialisation, notamment en présentant l'individu non par ce qui l'ancre au territoire, mais plutôt par les flux dans lesquels il est pris, nous semble pouvoir alimenter un élargissement de la notion d'espace public telle que nous l'avons employée ici en tentant de la faire correspondre avec l'acception très large

Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 1, p. XXXII (traduction personnelle de la version anglaise : « *no branch of history can exist in isolation : transport history least of them* »)).

[64] Castells (M.) et Pflieger (G.), *De la ville aux réseaux : dialogues avec Manuel Castells*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2006, p. 191.

[65] Voir Urry (J.), *Sociologie des mobilités*, traduction de Noël Burch, Paris, Armand Colin, 2005, 253 p.

que présente John Urry de l'idée de mobilité.

Nous touchons donc aux liens entre le jeu de la mobilité et les fondements de la société, qui sous-tendent notre analyse de l'autobus parisien, de ses usages et de ses images. De ce point de vue, il nous semble que l'histoire de la mobilité gagnerait également à s'ouvrir à une notion récemment introduite par le sociologue suisse Vincent Kaufmann, l'idée de *motilité* qui cherche à décrire le potentiel de mobilité dont sont porteurs les acteurs[66]. A l'image du capital culturel décrit par le sociologue Pierre Bourdieu, la mobilité serait une pratique qui s'apprend, se traduit par des gestes et des objets que chacun appréhende différemment selon son parcours personnel et finit par influencer la place des acteurs dans la société[67]. Ce qui se rapproche d'ailleurs de l'acception du terme *mobilité* antérieurement présente dans l'historiographie, celle de la mobilité professionnelle, résidentielle ou familiale, qui présente également une dimension sociale et spatiale[68]. Ces pistes de recherche s'intéressent ainsi aux liens entre l'évolution du champ des possibles qui s'ouvre à l'individu, à travers la construction d'une offre globale de mobilité, et les changements sociaux qui en découlent, notamment au vu d'inégalités sociales qui peuvent s'en trouver accrues. Ces tensions, entre le possible et le réalisé, l'impossible et le fantasmé, qu'elles se rapportent à la mobilité spatiale ou plus largement à des pratiques et images sociales, ne sont-elles pas le ressort principal de l'histoire de l'autobus à Paris ?

[66] Voir notamment Kaufmann (V.), *Re-Thinking Mobility Contemporary Sociology*, Avebury, Ashgate, 2002, 122 p.

[67] Voir notamment Bourdieu (P.), « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 30, 1979, pp. 3-6.

[68] Voir par exemple Pinol (J.-L.), *Les mobilités de la grande ville : Lyon fin XIX^e – début XX^e* , Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991, 431 p.

L'autobus et Paris
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

Résumé

Berceau de l'automobile et ville identifiée à son métro, Paris semble aujourd'hui réserver à son réseau d'autobus un rôle secondaire. Un sentiment que ne pouvait ressentir le Parisien du XIX^{e} siècle, marqué par l'image de l'omnibus Madeleine – Bastille, inséparable de la figure célébrée du boulevard. L'autobus aurait donc été victime d'une massification de la mobilité urbaine, à laquelle sa logique, artisanale plus qu'industrielle, n'aurait pas su s'adapter. Il n'a pourtant pas rejoint la longue liste des modes disparus, des tramways aux bateaux omnibus.

Cette thèse entend répondre à ce questionnement par l'analyse du développement de cet objet technique qu'est l'autobus dans le contexte parisien à l'aide d'une problématique triple. Tout d'abord, la notion de souplesse caractérise, dans les discours et dans les faits, le comportement du réseau d'autobus, mais peut présenter des visages divers et déboucher sur autant de malentendus. Celle d'espace public, ensuite, permet d'analyser le jeu des modes de transport entre eux, entre alliances, oppositions et hybridations, qui tient un rôle décisif dans la compréhension de cette histoire. Enfin, le concept de mobilité urbaine ouvre la réflexion sur ce que pourrait être une autre histoire des transports, intéressée aux voyageurs et aux images sociales, autant qu'aux éléments classiquement étudiés que sont les chiffres de fréquentation et le matériel roulant.

Ce travail s'appuie également sur le contrepoint de Londres, permettant de jauger du contexte local mais aussi de l'influence qu'ont exercée l'une sur l'autre les deux principales métropoles européennes en matière de transport public.

Mots-clés

Autobus, espace public, mobilité, Paris, transport, histoire urbaine

The bus and Paris
Flexibility, public space and mobility from 1900 until the 1970s

Abstract

Birthplace of cars, Paris is identified with its *métro* today, and the city seems to keep a secondary part for its bus network. XIXth century Parisians could not share that feeling because the Madeleine-Bastille omnibus, running along and merging with the famous *boulevard*, made a strong impression on them. The bus would have been the victim of standardization of the urban mobility, and its logic, more traditional than industrial, would not have been able to adapt to changes. And yet, the bus did not join the other modes of transport that have disappeared, from tramways to passenger ships on the river Seine.

This thesis intends to clear up this problem through an analysis of the development of this technical object, *i.e.* the bus, in the Paris area, organized around three problematic axes. Firstly, the notion of flexibility, as it appears in speeches and facts, characterizes the behaviour of the bus network. But it can show various aspects and lead to misunderstandings. Secondly, the notion of public space allows the analysis of the interplay between means of transport, that is to say alliances, oppositions and compromises, which decisively affects this history. Lastly, the concept of urban mobility leads us to think of what could be another history of transport, dealing with travellers and social images as well as more classical factors such as traffic and rolling stock.

This work is also based on London, taken as a counterpoint. It allows to determine not only the local context but also the influence both European capitals have exerted on each other as far as public transport is concerned.

Keywords

Bus, public space, mobility, Paris, transport, urban history

Laboratoire

Laboratoire Identités, Cultures, Territoires (EA 337)
Université Paris Diderot – Paris VII
Dalle des Olympiades – Immeuble Montréal
105, rue de Tolbiac – 75013 Paris

UNIVERSITE PARIS VII DENIS DIDEROT
École doctorale Économies, espaces, sociétés,
civilisation, pensée critique, politique et pratiques sociales

Arnaud PASSALACQUA
Thèse pour l'obtention du grade de docteur en histoire

L'AUTOBUS ET PARIS
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

L'attente de l'autobus au coin de la rue Royale et du Faubourg-Saint-Honoré.

Thèse dirigée par M. André GUESLIN
Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris VII Denis Diderot

Volume III

Soutenue le 26 juin 2009

Composition du jury

M. Francis BEAUCIRE	Professeur de géographie humaine Université Paris I Panthéon-Sorbonne	Examinateur
M. Patrick FRIDENSON	Directeur d'études École des hautes études en sciences sociales	Examinateur
M. André GUESLIN	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VII Denis Diderot	Directeur
M. Michel MARGAIRAZ	Professeur d'histoire contemporaine Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis	Rapporteur
M. Jean-Luc PINOL	Professeur d'histoire contemporaine Université Lyon II Lumière	Rapporteur

Illustration de couverture : « Printemps 1938 », *L'illustration*, n° 4 970, 4 juin 1938, p. 193.

Les caractères cursifs sont la retranscription des textes écrits à la main.

Sources et références

Sources

Aux facettes multiples de l'objet que nous étudions répond une diversité des sources possibles. Ainsi avons nous eu recours à différents fonds, susceptibles d'offrir aussi bien un recoupement des informations qu'une variété des regards. Deux dépôts ont principalement retenu notre attention. Premièrement, les Archives de Paris, qui disposent de documents essentiels sur l'organisation des transports en région parisienne jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Les traces de l'activité des administrations préfectorales et des élus, municipaux ou départementaux, y sont très largement présentes. Des rapports techniques, notamment réalisés par les services d'études préfectoraux, sont également consultables. Deuxièmement, les archives entreposées à la médiathèque de la RATP se sont imposées comme le fonds le plus riche en ce qui concerne l'exploitation du réseau, les données statistiques s'y rapportant, les projets, les échanges entre exploitant et administration et l'information sur le fonctionnement global du système[1]. Nous avons également consulté d'autres fonds d'archives, présents dans différents dépôts, mais de façon plus ponctuelle, à Paris et à Londres.

Soulignons l'inégale richesse des sources, prises dans leur ensemble et d'après la connaissance que nous en avons acquise. Ainsi, la période de la CGO, si elle est relativement bien connue, ne peut que difficilement être étudiée dans les détails, très peu de documents d'exploitation ayant été produits ou conservés. En revanche, l'entre-deux-guerres est une période extrêmement bien documentée, notamment alimentée par les débats entre élus et les échanges entre l'administration et la STCRP, qui accumule documents d'exploitation et notes analysant son activité. La guerre et encore plus l'immédiat après-guerre sont moins aisément saisissables dans la mesure où les sources sont souvent muettes ou parfois en mauvais état. Nous avons trouvé de nombreux documents techniques des années 1950-1960 aussi bien que des éléments administratifs. Enfin, le travail sur le dernier tiers du XX^{e} siècle nous a fait atteindre l'histoire très contemporaine, période pour laquelle les archives ne sont pas toujours ouvertes, ce qui explique notre choix d'arrêter notre déroulement chronologique au milieu des années 1970. Nous avons alors eu essentiellement recours à des documents trouvés au siège de la RATP, dans les archives intermédiaires ou les différents dépôts informels auxquels nous avons eu accès.

[1] Nous tenons ici à souligner la qualité du travail réalisé depuis l'arrivée de Christian Blanc à la tête de la RATP, notamment sous l'égide d'Henri Zuber.

Concernant la méthode de travail, nous n'avons pas eu d'*a priori*, mais avons décidé de traiter tous types de sources, à l'aide de nos hypothèses problématiques, du mieux que nous pouvions le faire. L'emploi d'éléments quantitatifs, de documents littéraires, d'articles de journaux, d'ouvrages techniques, de plaintes de voyageurs ou de documents photographiques nous semble avant tout relever d'une seule et même méthode, celle de l'historien, soucieux d'adopter un regard critique sur ses sources, de les contextualiser, d'en jauger la portée, l'utilisation ou la représentativité.

Fonds d'archives français

Archives nationales

60, rue des Francs Bourgeois – 75 003 Paris[2]

Nous avons d'abord eu recours aux Archives nationales pour la Deuxième Guerre mondiale, période cruciale pour l'autobus parisien. La prise en main du secteur des transports de la capitale par les autorités nationales, sous la tutelle allemande, se trouve effectivement documentée grâce au fonds du secrétariat d'État aux communications. Il s'agissait également de compléter les recherches menées dans les fonds des Archives de Paris et de la RATP, qui étaient relativement muets sur le sujet. Nous avons également consulté des cartons relatifs au début des années 1970, moment d'intervention politique dans la politique des transports parisiens de surface.

- 5/AG2/1 135 : Notes de Michel Woimant, conseiller technique à l'Élysée (1971)
- 5/AG3/2 260 et 2 261 : Dossiers de Pierre Richard, conseiller technique à l'Élysée (1971-1976)
- 5/AG3/2 264 : Dossiers de Pierre Richard et Alain Lamassoure, conseillers techniques à l'Élysée (1974-1980)
- AJ/40/879 : Administration allemande à Paris (1940-1944)
- AJ/40/892 : Circulation et transport sous l'occupation allemande (1940-1944)
- AJ/72/414 : Notes du cabinet de Jean Berthelot (1940-1942)
- F/14/13 623 : Cabinet du secrétariat d'État aux communications (1940-1942)
- F/14/13 638 : Coordination des transports (1939-1942)
- F21/141 : Cabinet du ministère des affaires culturelles (1973-1974)
- F21/142 : Comité et conseil restreints sur la région parisienne (1973)

Archives de la Préfecture de police de Paris

4, rue de la montagne Sainte-Geneviève – 75 005 Paris[3]

Ce fonds est particulièrement riche pour ce qui concerne la circulation, la réglementation et les événements survenus sur la chaussée parisienne. Nous y avons eu recours pour

[2] www.archivesnationales.culture.gouv.fr/.

[3] http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr/.

compléter nos sources, notamment sur la question des couloirs réservés. Des coupures de presse y sont en particulier conservées.

- DA 830 : Circulation, taxis (1971-1973)
- DB 585 : Circulation dans Paris (1906-1976)
- DB 596 : Bandes de roulement réservées (1964-1990)

Archives de Paris

18, boulevard Sérurier – 75 019 Paris[4]

Le fonds des Archives de Paris permet d'appréhender l'histoire des transports parisiens du point de vue de l'administration et du pouvoir politique, depuis les débuts de la CGO jusqu'à la Libération. Il est notamment constitué des débats des assemblées élues locales, de la production des services de la Préfecture de la Seine et des correspondances entre ces services et les compagnies exploitantes. Ce fonds nous semble incontournable pour la période de l'entre-deux-guerres, en particulier sur la substitution d'autobus aux tramways et la coordination des modes de transport. La position de contrôle et de décision du Département de la Seine a eu pour conséquence que la STCRP a systématiquement informé ou sollicité cette autorité pour ses différents projets ou problèmes. En outre, de nombreux rapports, de l'exploitant comme de l'administration et des échanges épistolaires reflètent en particulier l'exploitation quotidienne et ses dysfonctionnements. Ce fonds nous a également été utile, de façon marginale, pour les années 1970.

-
- 30 WR 42 : Interconnexion du RER (1971-1972)
- 30 WR 43 : RER et réseau de surface (1970-1973)
- 30 WR 44 : Réflexions et décisions sur les couloirs réservés (1972-1974)
- Pérotin/10 331/56/1/3 : Fonctionnement des réseaux en temps de guerre (1915-1942)
- Pérotin/10 331/56/1/7 : Organisation et remaniement de la STCRP (1921-1928)
- Pérotin/10 331/56/1/8 : Documents comptables des STCRP et CMP (1933-1943)
- Pérotin/10 331/56/1/17 : Concurrence des taxis collectifs, services spéciaux, transports variés, essais (1922-1945)
- Pérotin/10 331/56/1/22 : Dossiers de lignes (1933-1937)
- Pérotin/10 331/56/1/23 : Ligne PC (1934-1937)
- Pérotin/10 331/56/1/28 : Comité de coordination des transports en commun (1934-1936)
- Pérotin/10 331/56/1/48 : Effectifs de la STCRP (1944)
- Pérotin/10 331/56/1/50 : CTD de la Seine (1935-1937)
- Pérotin/10 331/56/1/60 : Conflit à la tête de la STCRP, carburants de remplacements (1926-1941)
- Pérotin/10 331/56/1/66 : Desserte de l'Exposition coloniale (1927-1931)
- Pérotin/10 331/56/1/69 : Concurrence des taxis (1935)

[4] `http://www.paris.fr`.

– Pérotin/10 331/56/1/73 : Revendication du personnel, grève (1919-1924)
– Pérotin/10 331/56/1/75 : Questions écrites (1934-1939)
– Pérotin/10 331/56/1/105 : Coordination des transports de surface et souterrains (1936-1940)
– Pérotin/10 331/56/1/106 : Travaux, extension des tramways, réclamations (1923-1932)
– Pérotin/10 331/56/1/112 : Desserte des Jeux olympiques (1924)
– Pérotin/10 331/56/1/114 : Exploitation de la STCRP (1935)
– Pérotin/10 331/56/1/115 : Redémarrage des réseaux (1946)
– Pérotin/10 331/56/1/116 : Dommages de guerre (1952)
– Pérotin/10 331/56/1/135 : Prolongement de la ligne n° 7, coupures de presse sur la STCRP (1921-1947)
– Pérotin/10 331/56/1/136 : Réorganisation des lignes (1937-1938)
– Pérotin/10 331/56/1/137 : Résiliation du contrat de la STCRP (1930-1933)
– Pérotin/10 331/56/1/138 : Fonctionnement et circulation des transports routiers pendant la guerre (1938-1947)
– Pérotin/10 331/56/1/154 : Modification des lignes E et AK (1921-1923)
– Pérotin/10 331/56/1/155 : Création de lignes en banlieue (1921-1925)
– Pérotin/10 331/56/1/156 : Tarifs, statistiques, articles de presse (1921-1924)
– Pérotin/10 331/56/1/160 : Conseil d'administration de la STCRP (1921-1941)
– Pérotin/10 331/56/1/164 : Études de trolleybus et reprise du service (1940)
– Pérotin/10 331/56/1/171 : Réorganisation des transports parisiens, fusion des exploitations (1941-1942)
– Pérotin/10 331/56/1/174 : Rachat des autobus aux forces allemandes (1941)
– Pérotin/10 331/56/1/178 : Fonctionnement des lignes le soir et le dimanche (1922-1923)
– Pérotin/10 331/56/1/183 : Réactions aux propositions préfectorales (1937)
– Pérotin/10 331/56/1/189 : Dépôts réquisitionnés (1940-1942)
– Pérotin/10 331/56/1/191 : Services spéciaux (1912-1922)
– Pérotin/10 331/56/1/194 : Services Renault et Citroën, concurrence des taxis (1932-1938)
– Pérotin/10 331/56/1/196 : Desserte des Jeux olympiques (1922-1924)
– Pérotin/10 331/56/1/197 : Affaires concernant la Préfecture de police (1920-1933)
– Pérotin/10 331/56/1/198 : Publicité, Exposition de 1937 (1922-1941)
– Pérotin/10 331/56/1/201 : Services spéciaux (1921-1936)
– Pérotin/10 331/56/1/205 : Correspondance entre l'administration et la CGO, grève, coupures de presse (1916-1927)
– Pérotin/10 331/56/1/214 : Concurrence des taxis (1934)
– Pérotin/10 331/56/1/219 : Remplacement de la petite ceinture par le PC (1923-1934)
– Pérotin/10 331/56/1/221 : Inventaire des dépôts (1920)
– Pérotin/10 331/56/1/224 : Comité de coordination des transports en commun (1933-1934)
– Pérotin/10 331/56/1/227 : Fourniture de 80 châssis d'omnibus automobiles de 38 places (1924)
– Pérotin/10 331/56/1/230 : Services spéciaux (1922-1942)
– Pérotin/10 331/56/1/247 : Affermage de la STCRP et création de la RATP (1924-1947)

– Pérotin/10 331/56/1/250 : Grèves (1925-1926)
– Pérotin/10 331/56/1/251 : Conseil d'administration de la CMP, CTP (1939-1947)
– Pérotin/10 331/56/1/253 : Services spéciaux (1925-1938)
– Pérotin/10 331/56/1/254 : Administrateurs de la STCRP (1940-1941)
– Pérotin/10 331/56/1/256 : Établissement des trolleybus (1941-1942)
– Pérotin/10 331/56/1/257 : Plaintes, fonctionnement pendant la guerre (1939-1940)
– Pérotin/10 331/56/1/258 : Création de lignes, desserte des gares (1910-1924)
– Pérotin/10 331/56/1/260 : Réquisitions de la CGO (1915-1917)
– Pérotin/10 331/56/1/266 : Aménagement des boulevards extérieurs (1921-1923)
– Pérotin/10 331/56/1/267 : Réorganisation des transports de surface (1931-1939)
– Pérotin/10 331/56/1/269 : Concurrence des taxis (1934-1935)
– Pérotin/10 331/56/1/272 : Tarifs et subventions (1924-1941)
– Pérotin/10 331/56/1/275 : Paquets et colis (1912-1939)
– Pérotin/10 331/56/1/277 : Concessions de la CGO, contrôle des tramways (1860-1910)
– Pérotin/10 331/56/1/278 : Fournitures étrangères, personnel féminin (1932-1937)
– Pérotin/10 331/56/1/303 : Conseil d'administration de la CGO, fusion des lignes E et AK, tarifs réduits, trolleybus (1915-1939)
– Pérotin/10 331/56/1/304 : Dommages des manifestations de 1934 (1934-1939)

Cabinet des arts graphiques du musée Carnavalet

29, rue de Sévigné – 75 003 Paris[5]

Ce petit fonds n'est pas uniquement iconographique – même s'il comporte quelques belles pièces – et rassemble des documents de tous ordres sur les omnibus et autobus parisiens depuis le milieu du XIX^{e} siècle.

– Historique des transports en commun des origines au 1er juin 1921 : Articles de presse, dessins techniques, photos d'omnibus automobiles de la CGO, tarification, grèves (1880-1920)
– Mœurs 66 : Plans des transports de surface (1846-1914)
– Mœurs 67 : Motorisation, guerres, photos diverses (1898-1977)

Centre d'archives historiques de la SNCF

2, avenue de Bretagne – 72 100 Le Mans[6]

Au-delà des relations qu'entretiennent RATP et SNCF en matière de réseau ferré, l'entreprise nationale de chemin de fer alimente un fonds documentaire sur les activités de l'exploitant parisien, y compris sur son réseau routier.

– 713 LM 1221 : Documentations et notes sur la RATP (1972-1979)

[5] http://www.paris.fr.
[6] http://www.sncf.fr.

Archives de la RATP

54, quai de la Rapée – 75 012 Paris[7]

Ce fonds exceptionnel pour notre sujet est constitué des documents produits par les compagnies exploitantes successives – CGO, STCRP, CMP et RATP – jusqu'aux années 1970. Il est extrêmement riche, plus sur le réseau routier que sur le métro, d'ailleurs. Nous nous y sommes particulièrement référés pour la CGO, même si les documents sont plutôt rares pour cette époque au regard de ceux conservés pour les périodes ultérieures, et pour les Trente Glorieuses. Ce fonds est très varié : documents d'exploitation, projets, études de trafic, réglementation, échanges avec les institutions et les voyageurs, organisation interne et politique sociale des exploitants... Il permet également une approche géographique, par lieux ou par ligne.

- 1D 6 à 8 : Rapports du conseil d'administration de la CGO (1890-1920)
- 1D 30 : Ordres d'exploitation de la CGO (1892-1909)
- 1D 32 à 34 : Ordres d'exploitation de la CGO (1892-1909)
- 6D 57 : Station du RER *Châtelet-Les Halles* (1967-1975)
- 1G 1 et 2 : Historique, affermage de 1920, exploitation de la STCRP, psychotechnique, études techniques, urbanisme (1920-1940)
- 1G 6 : Réorganisation des transports de surface et coordination avec les transports souterrains (1927-1935)
- 1G 8 : Articles sur la STCRP (1926-1945)
- 1G 9 : Statuts de la STCRP et de la CMP (1939-1945)
- 1R 40 : Couloirs mobiles (1936-1939)
- 1R 42 : Couloirs mobiles (1939-1957)
- 1R 43 : Couloirs mobiles (1932-1953)
- 1R 45 : Installations aux terminus (1913-1971)
- 1R 46 : Pendules de départ aux terminus (1934-1951)
- 1R 47 : Stationnement aux terminus (1941-1987)
- 1R 48 et 49 : Signalisation des terminus par disques et panneaux (1936-1964)
- 1R 80 : Publicité cinématographique et propagande éducative (1946-1975)
- 1R 83 à 85 : Accidents (1926-1993)
- 1R 89 : Anniversaires (1927-1956)
- 1R 145 à 149 : Contrôle et fraude (1920-1975)
- 1R 151 : Attitude du personnel, quête dans les voitures, épingles à chapeaux (1913-1975)
- 1R 182 : Réglementation de la circulation (1924-1948)
- 1R 184 : Réglementation de la circulation (1959-1968)
- 1R 186 : Circulation sur les chaussées étroites (1924-1966)
- 1R 187 : Circulation (1912-1970)
- 1R 198 à 200 : Vincennes (Château) (1934-1972)
- 1R 218 : Substitution d'autobus aux tramways (1925-1934)
- 1R 231 : Pneumatiques (1942-1944)
- 1R 232 : Sièges, coussins et strapontins (1936-1976)

[7] `http://www.ratp.fr`.

- 1R 250 et 251 : Points d'arrêt (1922-1964)
- 1R 252 : Points d'arrêt (1964-1982)
- 1R 253 : Suppression et remaniement d'arrêts (1934-1959)
- 1R 254 : Éclairage des points d'arrêt (1923-1968)
- 1R 255 : Plaques d'arrêt (1922-1967)
- 1R 257 et 258 : Distributeurs Arnould (1920-1962)
- 1R 260 : Confection et appel des numéros d'ordre (1912-1962)
- 1R 282 à 284 : Commission Lapébie
- 1R 286 : Lignes déficitaires, substitution, services spéciaux (1921-1934)
- 1R 288 et 289 : Remaniements du réseau (1934-1981)
- 1R 314 à 316 : Autobus de nuit (1923-1980)
- 1R 317 : Services spéciaux (1920-1955)
- 1R 328 : Transport de colis et de bagages (1926-1935)
- 1R 337 à 340 : Concurrence des taxis collectifs (1932-1937)
- 1R 362 : Personnel féminin (1923-1957)
- 1R 399 et 400 : Permis de conduire, formation (1923-1960)
- 1R 406 : Manifestations et grèves (1934)
- 1R 908 : Statistiques d'agressions (1979-1988)
- 2R 153 : Ligne AK (1917-1938)
- 2R 200 : Ligne E (1912-1939)
- 2R 331 : Ligne AL (1906-1909)
- 2R 332 : Ligne AM (1905-1914)
- 2R 336 : Ligne A (1920-1921)
- 4R 28 : Coupures de presse sur les services spéciaux (1923-1935)
- 4R 84 à 101 : Statistiques mensuelles d'exploitation de la STCRP (1926-1940)
- 5R 145 : Trolleybus (1942-1965)
- 5R 154 : Trolleybus (1943-1950)
- 5R 155 : Trolleybus (1943)
- 1T 192 : Transports hippomobiles (1940)
- 99/1 : Intempéries (1926-1955)
- Présidence Blanc : Présidence de Christian Blanc (1989-1992)
- Statistiques annuelles de la CGO (1890-1920)

Archives du réseau routier de la RATP

54, quai de la Rapée – 75 012 Paris[8]

Ce fonds est à usage interne de la RATP, mais nous y avons eu accès. Il recueille les documents d'exploitation des lignes, pôles et dépôts du réseau routier avant leur versement définitif au fonds précédent, c'est-à-dire, pour l'essentiel, des années 1970 à nos jours. Nous l'avons surtout employé pour notre travail microhistorique, sur la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) et le terminus de Château de Vincennes.

- 69 : Fraude (1990-2005)
- 95 : Terminus de Vincennes (Château) (1972-1998)
- Ligne 20 : Lignes E, AK, $^{E}/_{AK}$ et 20 (1939-1998)

[8] `http://www.ratp.fr`.

Centre de documentation juive contemporaine

17 rue Geoffroy l'Asnier – 75 004 Paris[9]

Nous avons très partiellement eu recours à ce fonds pour compléter notre documentation sur les usages des transports parisiens au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Il comporte à la fois des documents écrits – règlements, témoignages… – et des photographies exceptionnelles.

– XX/48 : Interdictions faites aux Juifs (*ca.* 1941)
– CIII/45b : Photographie des autobus parisiens réquisitionnés pour la rafle du Vel d'hiv (1942)
– CIII/186 : Arrivée des premiers internés en autobus au camp de Drancy (1941)
– CCXIV/5/001 : Journal d'une femme juive (1942)

Fonds d'archives étrangers

The National Archives of the United Kingdom

Kew, Richmond – Londres TW9 4DU – Royaume-Uni[10]

Ce fonds national rassemble en particulier des documents reflétant l'activité gouvernementale dans le domaine des transports londoniens, mais également un *corpus* technique et une documentation variée sur des opérations dans les transports londoniens ou mettant en jeu des *double deckers*. Nous y avons essentiellement trouvé des documents de la seconde moitié du XX^{e} siècle.

– AY/29/32 : An experimental study of the use of buses by elderly and disabled people (1985)
– AY/26/624 : Passenger problems on moving buses (1980)
– DSIR/12/179 : Index of congestion for Central London based on maximum delays to LTE buses (1959)
– DSIR/12/189 : Relative advantages of cars and buses for urban travel (1964)
– DSIR/12/190 : Relative effect on buses and cars on the speed of traffic (1964)
– DSIR/12/191 : Congestion indices for Central London based on maximum delays to London Transport buses (1965)
– FH/5/37 : Marketing initiatives, "Attitudes of the Young Public to Buses and Coaches" (1984-1985)
– HLG/159/1 783 : Congestion and bus priority (1971)
– HO/45/25 572 : London General Omnibus Company Limited : issue of licences and regulation of fares, pirate buses and proposal that London County Council should operate buses (1921-1925)
– MEPO/2/2 108 : 100 years of omnibus (1929)
– MEPO/2/9 300 : Traffic delays (1952-1953)

[9] `http://www.memorialdelashoah.org/`.
[10] `http://www.nationalarchives.gov.uk/`.

– MEPO/3/2 537 : Central conference of chiefs constables (1949)
– MP/97/229 : Replacement of trams and trolley buses by diesel oil buses (1954-1962)
– MT/97/401 : Enquiries into irregular use of mini-buses and small capacity vehicles (1960-1961)
– MT/97/520 : Enquiries into irregular use of mini-buses and small capacity vehicles (1961-1963)
– MT/97/521 : Enquiries into irregular use of mini-buses and small capacity vehicles (quarterly returns) (1961-1962)
– MT/102/220 : Standee buses (1963)
– MT/106/165 : Relief for London Transport buses delayed through traffic congestion (1961-1962)
– MT/106/314 : Public transport in London : priorities for buses (1965-1970)
– MT/135/78 : Priority for buses : minutes of meeting and correspondence with LTB (1967)
– MT/135/197 : Outbreaks of hooliganism on London Transport buses (1969)
– POWE/14/475 : Replacement of trams and trolley buses by diesel buses (1957)
– POWE/28/222 : Diesel buses versus trolley buses (1945-1954)
– WORK/25/26 : European Bus Tour (1949)
– WORK/25/200 et 201 : European Bus Tour (1950)

London Metropolitan Archives

40, Northampton Road – Londres EC1R 0HB – Royaume-Uni[11]

Ce fonds rassemble les archives des institutions locales londoniennes, d'administration et de police. Nous y avons essentiellement consulté des documents du XIX^{e} siècle et de l'entre-deux-guerres traitant notamment des questions de circulation.

– ACC/1 297/LPT/4/2 : Omnibus (1870-1932)
– ACC/1 297/LPT/4/3 : LGOC news cuttings of the last horse omnibus (1911)
– ACC/1 297/LPT/4/4 : Deed of constitution statutes of the LGOC (1855)
– ACC/1 297/LPT/4/5 : Traffic Circulars (1934)
– ACC/1 297/LPT/4/6 : Traffic Circulars (1935)
– ACC/1 297/LPT/4/7 : Traffic Circulars (1936)
– ACC/1 297/LPT/4/9 : Traffic Circulars (1938)

Transport for London Archives Group

55 Broadway – Londres SW1H OBD – Royaume-Uni[12]

Ce fonds formé des archives des compagnies exploitantes est extrêmement riche pour la question des transports londoniens mais n'était que partiellement accessible au moment où nous l'avons visité en janvier 2007, en raison de la politique de remaniement et de numérisation alors engagée par TFL. Nous avons tout de même pu y consulter

[11] http://www.cityoflondon.gov.uk/lma.
[12] http://www.tfl.gov.uk/foi/889.aspx.

des documents sur l'exploitation londonienne et les échanges entre Paris et Londres des années 1920 aux années 1950.

- LT/232/274 : Abandonment of tramways (1950-1951)
- LT/232/374 : Reports relative to other undertakings (1948-1956)
- LT/232/448 : Transportation systems in European cities (*ca.* 1959)
- LT/254/1 312 : Report on visit to Paris (1923)
- LT/315/2 565 : Bus experimental reports (1923-1924)
- LT/315/3 585 : Vehicle stability investigations (1950)

London Transport Museum Library

Covent Garden Piazza – Londres WC2E 7BB – Royaume-Uni[13]

Ce petit fonds, appartenant au London Transport Museum, nous a permis de compléter la documentation bibliographique que nous avions réunies sur les trolleybus londoniens, bien plus importants que leurs cousins parisiens.

- E052 : Trolleybus the last days (1962)

Fonds iconographiques français

Bibliothèque nationale de France

Quai François Mauriac – 75 013 Paris[14]

La BNF dispose d'un fonds iconographique qui comporte de nombreux gravures et clichés des voies parisiennes dont certains présentant des omnibus et autobus.

- FR BNF 38 497 028 : Autobus P2 aux Batignolles (*ca.* 1910)
- FR BNF RVB 06 703 : « *Un banc d'Omnibus* » de Fournier (1829)

Médiathèque de l'architecture et du patrimoine

10-12, rue du parc royal – 75 003 Paris[15]

En France, l'autobus n'est pas réellement considéré comme un objet patrimonial, mais l'omnibus, son ancêtre, l'a été, comme en atteste un cliché de son entrée au musée de la voiture à Compiègne, conservé par ce fonds.

- APTCF 07 462 : Omnibus Madeleine – Bastille entrant au musée de la voiture à Compiègne

[13] `http://www.ltmuseum.co.uk/`.
[14] `http://www.bnf.fr`.
[15] `http://www.mediatheque-patrimoine.culture.gouv.fr/`.

Musée national d'art moderne

Place Georges Pompidou – 75 004 Paris[16]

Ce fonds dispose de nombreuses illustrations, dont certaines présentent des scènes parisiennes où l'on peut observer un ou des autobus.

– AM 2003 5(11) : *A la Gare de Lyon, le bus* de Brassaï (*ca.* 1936-1937)

Institut national de l'audiovisuel

4 avenue de l'Europe – 94 360 Bry-sur-Marne[17]

Pour ce qui est des archives télévisuelles, nous avons essentiellement eu recours au fonds de l'INA, le thème des transports parisiens étant régulièrement abordé par ce médium, comme le firent, antérieurement, les actualités cinématographiques.

– *Actualités régionales Île-de-France de France 3*, 4 novembre 1996, 3'
– *C'est la vie*, 1er avril 1981, 6'
– *France Actualités*, 22 janvier 1943, 1'
– *France Actualités*, 30 avril 1943, 1'
– *France Actualités*, 22 octobre 1943, 14'
– *France libre Actualités*, 15 septembre 1944, 1'
– *Journal télévisé de 13h d'Antenne 2*, 13 décembre 1995, 2'
– *Journal télévisé de 20h d'Antenne 2*, 6 juillet 1976, 6'
– *Journal télévisé de 20h d'Antenne 2*, 21 mars 1981, 2'
– *Journal télévisé de 20h d'Antenne 2*, 3 décembre 1988, 4'
– *Journal télévisé de 20,h d'Antenne 2*, 1er octobre 1997, 5'
– *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 18 octobre 1961, 2'
– *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 19 mai 1968, 2'
– *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 6 juin 1968, 2'
– *Journal télévisé de 20h de l'ORTF*, 9 juin 1973, 3'
– *Journal télévisé de la nuit de l'ORTF*, 29 septembre 1958, 2'
– *Journal télévisé dernière d'Antenne 2*, 11 octobre 1993, 1'
– *Les actualités françaises*, 17 octobre 1946, 1'
– *Les actualités françaises*, 4 décembre 1947, 7'
– *Les actualités françaises*, 20 août 1953, 1'
– *Les actualités françaises*, 12 juin 1968, 4'
– *Les actualités mondiales*, 30 octobre 1940, 1'
– *Les actualités mondiales*, 27 novembre 1940, 1'
– *Les actualités mondiales*, 6 juin 1941, 2'
– *Les actualités mondiales*, 26 septembre 1941, 15'
– *Les actualités mondiales*, 7 novembre 1941, 1'
– *Les actualités mondiales*, 21 novembre 1941, 1'
– *Les mémorables*, 1er janvier 1990, 55'

[16] `http://www.centrepompidou.fr/`.
[17] `http://www.ina.fr/`.

Photothèque de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

15, rue Falguière – 75 015 Paris[18]

L'IAURIF possède une banque d'images sur le paysage et les objets urbains franciliens, qui a complété notre iconographie parisienne *intra muros*.

- IA 12 019 : Point d'arrêt *Cimetière* à Villetaneuse (1984)
- IA 12 090 : Point d'arrêt *Université Paris XIII* à Villetaneuse (1984)
- IA 30 979 : Autobus standard rue Trần Hùng à Hanoi (1994)
- IA 30 989 : Autobus standard au bord du pont Long Biên à Hanoi (1994)

Bibliothèque historique de la Ville de Paris

24, rue pavée – 75004 Paris[19]

La BHVP dispose de nombreux plans de Paris, notamment au XIX^{e} siècle et à l'aube du XX^{e} siècle. Nous n'en avons utilisé qu'un seul, pour former le fond de nos cartes.

- A 919 : *Plan du Paris-Hachette*, Paris, Bertin et compagnie, 1900

Forum des images

Porte Saint-Eustache, forum des Halles – 75 001 Paris[20]

Le Forum des images possède un exceptionnel fonds de production cinématographiques, télévisuelles et vidéos sur Paris, depuis les débuts du cinéma. Documentaires, fictions et émissions sont très nombreux à aborder la question des transports parisiens, sous une forme ou une autre, parfois involontairement. Nous avons donc largement pioché dans ce fonds.

- *17 octobre 1961, dissimulation d'un massacre* de Daniel Kupferstein, 2001, 55'
- *A qui la faute ?*, d'André Aziosmanoff, 1968, 10'
- *A vingt minutes par le RER*, de Richard Malbequi, 1980, 18'
- *Actualités Gaumont, mai et juin 1913*, Vidéothèque de Paris, 1985, 19'
- *Actualités Gaumont, février 1934*, Vidéothèque de Paris, 1986, 20'
- *Actualités Gaumont, novembre et décembre 1975*, Vidéothèque de Paris, 1975, 35'
- *Arrestation de collaborateurs Vel d'hiv septembre 1944*, Vidéothèque de Paris, 1990, 2'
- *Au temps des fiacres* de Jean Legrand, 1946, 13'
- *Au temps des tramways parisiens*, RATP, 1957, 29'

[18] `http://www.iau-idf.fr/acces/mediatheque.html`.
[19] `http://www.paris.fr`.
[20] `http://www.forumdesimages.fr/`.

– *Autofolies panique dans la ville*, de Christophe de Ponfilly et Frédéric Laffont, 1990, 54'
– *Automobiles Renault au début du siècle*, Vidéothèque de Paris, 1995, 11'
– *Autour du périphérique* de Daniel Le Comte, 1974, 21'
– *Beaucoup de bruit pour rien* de Raphaël Caussimon, 1996, 10'
– *Changement de ligne* de Danielle Sportiello, 1991, 9'
– *Changer le métro !* de Danielle Sportiello, 1991, 15'
– *Comment en sortir ?*, Presse filmée française, 1975, 9'
– *Conduire un tramway... en 1925* de Max Damain, 1977, 14'
– *Contrôleurs d'autobus à Chelles*, de Caroline Suysen, 1995, 3'
– *Demain Paris* de Michel Boschet et André Martin, 1960, 15'
– *Des chemins dans la ville* d'Yves Clara, 1974, 16'
– *Des pieds et des mains* de Gaston Ravel, 1915, 18'
– *Deux conductrices de bus à Paris* de Fernand Moszkowicz, 1983, 3'
– *En attendant l'automobile* de Jean-Jacques Sirkis, 1976, 13'
– *Éclair Journal 1952*, Vidéothèque de Paris, 1989, 35'
– *Éclair Journal d'août à décembre 1959*, Vidéothèque de Paris, 1985, 20'
– *Éclair Journal de janvier à mars 1934*, Vidéothèque de Paris, 1989, 33'
– *Éclair Journal de janvier à mars 1938*, Vidéothèque de Paris, 1989, 29'
– *Éclair Journal de juin à octobre 1957*, Vidéothèque de Paris, 1989, 18'
– *Études de mouvements* de Joris Ivens, 1927, 4'
– *Études sur Paris* d'André Sauvage, 1928, 75'
– *Fait divers* de Claude Autant-Lara, 1923, 16'
– *Fragments du fonds American Mutoscope and biograph*, American Biograph and Mutoscope, 1899, 2'
– *French Lovers* d'Éric Rochant, 1985, 8'
– *Grève 1947* de Jean-Pierre Causse, 1947, 2'
– *Grève RATP 1955* de Jean Guilliem, 1955, 1'
– *Gros câlin* de Jean-Pierre Rawson, 1979, 90'
– *Harmonies de Paris* de Lucie Derain, 1927, 28'
– *Inondations à Paris au début du siècle*, Vidéothèque de Paris, 1995, 19'
– *L'automobile est mobilisée* de Jean-Jacques Sirkis, 1976, 14'
– *L'automobile et la circulation* de Jean-Jacques Sirkis, 1976, 13'
– *L'effet d'un rayon de soleil sur Paris en 1928* de Jean Gauguet, 1928, 47'
– *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*, Vidéothèque de Paris, 1990, 48'
– *La circulation parisienne 1920-1950*, Vidéothèque de Paris, 1995, 8'
– *La pollution* de Claude Massot, 1970, 10'
– *La plate-forme mobile* d'Auguste Lumière et Louis Lumière, 1900, 3'
– *La vie sauve* d'Alain Raoust, 1997, 55'
– *La ville à vélo*, France 2, 1997, 30'
– *Le Paris des années 1930 filmé par des cinéastes amateurs belges*, Vidéothèque de Paris, 1989, 14'
– *Le silence du fleuve* d'Agnès Denis et Mehdi Lallaoui, 1991, 52'
– *Le vrai Paris* de Jean-Claude Bernard, 1932, 23'
– *Les guichets du Louvre* de Michel Mitrani, 1974, 98'
– *Les hallucinations d'un pompier*, 1928, 7'
– *Les troubles de la circulation* de William Klein, 1962, 16'

- *Lettres de Paris* de Roger Leenhardt, 1946, 22'
- *Louise (Take 2)* de Siegfried, 1998, 105'
- *Madeleine – Bastille* de Jean Bléreau, 1946, 7'
- *Magazine de l'automobile n° 8*, Renault, 1957, 23'
- *Magazine de l'automobile n° 14*, Renault, 1958, 15'
- *Métro-bus-Paris* de Pierre Willemin,1982, 18'
- *Mission sécurité* de Danielle Sportiello, 11'
- *Paris 14-18, 1. La vie quotidienne*, Vidéothèque de Paris, 1985, 63'
- *Paris 1925*, 1925, 18'
- *Paris 1935* de H. C. Verkruysen, 1935, 57'
- *Paris 2e partie* de Georges Auger, 1935, 5'
- *Paris express* de Marcel Duhamel, Jacques Prévert et Pierre Prévert, 1928, 39'
- *Paris sans façons* de Maurice Gauthié, 1978, 15'
- *Paris taxi folies* de Rémy Julienne, 1985, 13'
- *Paris, demain* de Philippe Condroyer, 1969, 32'
- *Paris, ville à deux vitesses ?* de Pierre Gény, 1994, 39'
- *Paris sphérique* de Frédéric Chignac, 1992, 25'
- *Polycarpe inspecteur de la mode*, 1911, 6'
- *Porte de Plaisance* de Nicolas Ribowski, 1967, 7'
- *Projet Laser* de Danièle Vaudrey, 1988, 3'
- *Publicités RATP 1975-1985*, Ecom et partenaire, 1985, 9'
- *RATP, liaisons spéciales* d'Athanassios Evanghelou, 1988, 18'
- *Quelques images retrouvées...* , Vidéothèque de Paris, 1993, 26'
- *Souvenirs de banlieue* de Jean-Paul Desgoutte, 1979, 17'
- *Tickets chocs, tickets stress* d'Antoine Guelaud, 1993, 24'
- *Trafic* de Jacques Tati, 1970, 92'
- *Transfer* d'Angela Melitopulos, 1991, 12'
- *Travelling dans Paris* de Louis Estevez, 1924, 3'
- *Trois hommes, une femme et un bus* de Jean-François Detre, 1996, 51'
- *Visage de Paris, demain c'est dimanche* de François Reichenbach, 1956, 9'
- *Visage de Paris* de Jacques-Yann Taborin, 1968, 23'
- *Voirie parisienne 1932*, 1932, 7'
- *Vues de Paris et Versailles : 1945*, Vidéothèque de Paris, 1990, 3'

Photothèque de la RATP

54, quai de la Rapée – 75 012 Paris[21]

La RATP possède un fonds iconographique particulièrement riche et rendu aisément consultable par la numérisation. Nous y avons eu largement recours, pour observer des images de la voirie parisienne, comprendre le fonctionnement des dépôts, découvrir les visages des voyageurs, agents et cadres... Les photographies disponibles remontent au début du XXe siècle et sont soit des productions de la compagnie exploitante elle-même, soit la reproduction d'images diverses, comme celles publiées par des ouvrages consacrés aux transports parisiens.

[21] `http://www.ratp.fr`.

– 4 026 : Place de l'Opéra (1934)
– 4 119 : Place de l'Opéra (1934)
– 4 169 et 4 170 : Place de l'Opéra (1934)
– 6 398 : Écuries de la CMP (1940)
– 6 406 : Transport hippomobile de la CMP (1940)
– 8 042 : Place de l'Opéra (1934)
– 9 758 : Trolleybus avec remorque à la porte de Champerret(1943)
– 9 969 : Épave d'un trolleybus bombardé au dépôt de Charlebourg (1943)
– 10 015 : Autobus à gaz carénage ouvert (1943)
– 10 542 : Vue de la porte de la Chapelle (1944)
– 16 017 à 16 019 : Place de l'Opéra (1948)
– 18 229 : Monogramme de la RATP (1949)
– 20 208 : Stand de la RATP à la Foire de Paris (1951)
– 23 345 à 23 350 : Campagne Siné (1953)
– 23 352 et 23 353 : Campagne Siné (1953)
– 23 355 à 23 361 : Campagne Siné (1953)
– 27 353 : Autobus TN 4 H en réquisition militaire sous la neige (1940)
– 27 416 : Autobus K 63 B en flammes suite à un bombardement (1939)
– 27 591 : Service des courses (*ca.* 1912)
– 27 616 : Grève des omnibus (1891)
– 27 848 : Place de l'Opéra (1911)
– 28 053 : Soldats et habitants de Frévent (Pas de Calais) posant devant une colonne d'autobus (1914)
– 28 557 : Place de l'Opéra (1930)
– 28 910 : Porte Saint-Martin (1956)
– 34 209 : Affiche pour le service d'autobus bleus (1958)
– 35 066 et 35 067 : Point d'arrêt *Opéra* (1958)
– 35 388 et 35 389 : Point d'arrêt *République* (1958)
– 35 610 : Point d'arrêt *Poissonnières* (1958)
– 37 623 : Plan du réseau d'autobus *extra muros* (1959)
– 38 244 : Autobus réquisitionnés avant leur départ place de la Concorde (1940)
– 39 460 : Campagne Siné (1953)
– 39 467 : Campagne Siné (1953)
– 40 864 : Place de l'Opéra (1912)
– 43 791 : Présentation du Verney RU dans la cour de la Préfecture de police (1961)
– 44 315 : *Bus bleu* devant l'Opéra (*ca.* 1963)
– 44 459 : Machiniste devant le poste de conduite d'un *bus bleu* (1962)
– 48 136 : Point d'arrêt *Bastille* (1963)
– 54 858 : Publicité pour la desserte d'Orly (*ca.* 1961)
– 56 495 : Point d'arrêt *Opéra* (1965)
– 88 954 : Point d'arrêt *Pasteur Wagner* (1973)
– 94 658 : Place de l'Opéra (1910)
– 104 632 : Autobus de la ligne 20 à la gare Saint-Lazare (1976)
– 105 542 : Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1976)
– 107 650 et 107 651 : Autobus de la ligne 20 en livrée *Lignes pilotes* (1977)
– 117 406 : Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1978)
– 130 923 : Publicité en faveur des couloirs réservés (1980)
– 130 932 : Publicité en faveur des couloirs réservés (1979)

– 131 221 : Publicité pour le métro (*ca.* 1980)
– 132 782 à 132 787 : Publicité en faveur des couloirs réservés (1980)
– 136 628 à 136 635 : Terminus *Gare de Lyon* de la ligne 20 (1980)
– 138 106 : Publicité (1980)
– 138 112 : Publicité (1980)
– 141 845 : Publicité (1981)
– 141 847 : Publicité (1981)
– 143 631 à 143 634 : Publicité (1981)
– 148 003 et 148 004 : Publicité (1982)
– 150 603 à 150 605 : Reconstitution du Madeleine – Bastille à Auber (1982)
– 154 008 et 154 009 : Publicité pour l'autobus articulé (1983)
– 157 169 : Publicité pour l'Orlybus(1983)
– 165 211 : Publicité pour l'Orlybus (1983)
– 165 212 : Publicité pour l'Orlybus (1983)
– 165 215 : Publicité pour l'Orlybus (1983)
– 165 872 : Affiche publicitaire *A chacun son territoire* (1985)
– 169 932 : Publicité pour le Noctambus (1986)
– 177 112 : Publicité (1987)
– 201 309 : Axe rouge (1992)
– 204 218 : Publicité *Mon bus* (1992)
– 204 482 : Couloir réservé à la Porte Saint-Denis (1992)
– 212 452 : Plan de Château de Vincennes (1994)
– 215 074 : Utilisation de la palette par une personne en fauteuil roulant sur la ligne 20 (1995)
– 215 565 : Plan des services de nuit (1995)
– 219 019 : Publicité pour le Roissybus (1996)
– 241 662 : Manutention d'armes et de munition devant un autobus à Championnet (1914)
– 241 669 : Intérieur d'un autobus RVF (1914)
– 241 671 : Intérieur d'un autobus RVF (1914)
– 241 675 : Départ des autobus RVF devant la foule à Championnet (1914)
– 241 726 : Troupes sénégalaises transportées par des autobus sur le front (1914)
– 241 728 : Troupes sénégalaises transportées par des autobus sur le front (1914)
– 241 738 : Autobus de retour du front (*ca.* 1918)
– 241 741 : Autobus détruit au Chemin des Dames (1917)
– 241 743 : Autobus détruit au Chemin des Dames (1917)
– 245 113 : Plan du PC (2000)
– LE 315 : Liste des stations refuges (1940)
– OS 2 016 à OS 2 019 : Autobus affectés au rapatriement des déportés et prisonniers (1945)
– OS 2 024 : Rapatriement des prisonniers et déportés à la gare de l'Est (1945)
– OS 2 030 : Rapatriement des prisonniers et déportés à la gare de l'Est (1945)
– OS 2 097 : Autobus réquisitionné comme bureau par l'armée américaine (1945)
– OS 2 100 : Soldats américains autour d'un autobus avenue de l'Opéra (1945)
– OS 2 107 : Autobus réquisitionné comme bureau par l'armée américaine (1945)
– OS 2 263 : Autobus de ravitaillement sur la route de Paris à Carentan (1944)
– OS 2 277 et OS 2 278 : Autobus de ravitaillement sur la route de Paris à Carentan (1944)

– OS 2 885 : Arbre de Noël du comité d'entreprise de la CMP au Vélodrome d'hiver (1947)
– OS 2 895 : Arbre de Noël du comité d'entreprise de la CMP au Vélodrome d'hiver (1947)
– OS 2 900 : Arbre de Noël du comité d'entreprise de la CMP au Vélodrome d'hiver (1947)
– OS 3 912 : Fête des apprentis de la RATP (1953)
– R 672 : Autocar Schneider H (*ca.* 1924)
– R 675 à R 677 : Autocar Schneider H (*ca.* 1924)
– R 685 : SOMUA MAT 2 (1924)
– R 860 : Renault KX 1 (1930)
– R 941 : SOMUA MAT 2 (1930)
– R 1 034 : Intérieur d'un autobus RVF (1914)
– R 1 035 et R 1 036 : Autobus P2 incendié (1909)
– R 1 038 : Autobus P2 incendié (1909)
– R 1 155 : Autobus PN transformé pour le ravitaillement en viande fraîche (*ca.* 1940)
– R 1 158 : Autobus H transformé pour le ravitaillement en viande fraîche (*ca.* 1940)
– R 1 200 : Trolleybus devant le Trocadéro (*ca.* 1936)
– R 1 205 : Essai de trolleybus Schneider (1936)
– R 1 209 : Essai de trolleybus sur châssis Renault PN (1929)
– R 1 213 : Trolleybus sur châssis Schneider H sur la ligne EH (1926)
– R 1 217 et R 1 218 : Trolleybus devant le Trocadéro (*ca.* 1936)
– R 1 428 : Essai de gonflage d'une vessie de stockage du gaz de ville (1940)
– R 1 429 : Recharge d'un autobus à gaz à la porte de Clichy (1940)
– R 1 433 bis : Autobus à gazogène dans la cour d'un dépôt (1940)
– R 4 364 : Bureau de la STCRP de la rue du Quatre-Septembre (1924)
– R 4 369 : Bureau de la STCRP de la rue du Quatre-Septembre (1928)
– R 5 187 : Place de l'Opéra (1923)
– R 5 357 : Place de l'Opéra (1923)
– R 5 361 : Place de l'Opéra (1930)
– R 5 582 : Place de l'Opéra (1931)
– R 5 875 : Renault KX 1 et SOMUA MAT 2 dans un cadre champêtre (*ca.* 1930)
– R 5 898 : Autocars d'excursion place de l'Étoile lors du pèlerinage des mères américaines (1930)
– R 8 190 : Services des courses place de la Bastille (1919)
– R 8 191 et R 8 192 : Personnel des services d'excursion à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (1924)
– R 8 439 : Tramway corbillard de Vincennes (1906)
– R 8 490 : Tramway corbillard de Vincennes (*ca.* 1906)

Paris en images

3, rue des arquebusiers – 75 003 Paris[22]

Il s'agit d'un fonds de vues de Paris, dont certaines donnent à voir des autobus parisiens, en l'occurrence en 1968, pour celle qui nous a été utile.

[22] `http://www.parisenimages.fr/`.

– 167-14 : Rue Saint-Jacques (6 mai 1968)

Fonds iconographique étranger

Library of Congress

101 Independence Avenue, SE – Washington DC 20 540 – États-Unis d'Amérique[23]

Ce fonds iconographique extrêmement riche et divers comporte quelques illustrations de l'utilisation d'autobus londoniens pendant la Première Guerre mondiale.

– 18 679 v : English bus captured by Germans in Belgium (1915)

[23] http://www.loc.gov/.

Bibliographie

Nous ne mentionnons ici que les références explicitement citées dans le corps de notre travail. De nombreuses autres sources ont toutefois alimenté notre réflexion, de façon moins formelle. Nous proposons un classement thématique des ouvrages et articles consultés.

De nombreux travaux classiques, sur l'histoire du XX^{e} siècle en général et sur celle de Paris en particulier, sont repris dans cette bibliographie, mais nous avons plutôt mis l'accent sur les travaux en lien avec la problématique de la mobilité, qu'ils soient ceux d'historiens ou non, en réservant notamment une place particulière à la pensée sur la ville et l'urbanisme et à la sociologie des techniques ainsi qu'à celle interactionniste. En matière de transports urbains, la littérature technique – cours, traités d'urbanisme, travaux d'étudiants... – est très fournie, dès le début du XX^{e} siècle, et nous y avons eu régulièrement recours. D'autres sources imprimées, comme les récits de voyage, les guides ou les œuvres littéraires, sont également largement présentes dans nos références. De même, la presse, populaire comme spécialisée, a largement ouvert ses colonnes aux questions de mobilité urbaine, et plus spécialement à l'autobus, notamment au cours de l'entre-deux-guerres.

Nous avons souvent eu référence aux séries classiques que sont les livraisons du *BMO*, de l'*Annuaire statistique de la Ville de Paris* et des *Statistiques annuelles* de la RATP.

Notre travail bibliographique s'est principalement déroulé à la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris, à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris et à la médiathèque de la RATP, où l'essentiel de nos références est consultable. Nous avons toutefois également eu recours à d'autres fonds bibliographiques, notamment ceux des bibliothèques des universités Paris IV Sorbonne, Paris VII Denis Diderot et Paris X Nanterre et, à Paris, ceux de la Bibliothèque nationale de France, de la bibliothèque de l'Institut de France, de la Bibliothèque publique d'information, de la bibliothèque Sainte-Geneviève et du Centre d'histoire sociale du XX^{e} siècle, à La Défense, celui du Centre de documentation de l'urbanisme, à Nanterre, celui de la Bibliothèque de documentation et d'information contemporaine, à Champs-sur-Marne, celui de la bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées, à Vaulx-en-Velin, celui de la bibliothèque de l'École nationale des Travaux publics de l'État, à Lyon, celui de la Fondation de l'automobile Marius Berliet et à Londres, ceux de la *British Library* et de la bibliothèque du *London Transport Museum*.

Généralités

Histoire du XX^{e} siècle

Rémond (René), *Le XX^{e} siècle, de 1918 à 1995*, Paris, Fayard, 1996, réédition, 2001, 959 p.

Histoire de la société industrielle

Aron (Raymond), *Les désillusions du progrès, essai sur la dialectique de la modernité*, Paris, Calmann-Lévy, 1969, réédition, Paris, Gallimard, 1996, 379 p.

Caron (François), *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Librairie académique Perrin, 1985, 330 p.

Fourastié (Jean), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, réédition, Paris, Hachette, 2004, 288 p.

Histoire urbaine

Aguhlon (Maurice) (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville de l'âge industriel, Le cycle haussmannien*, Paris, Le Seuil, 1983, réédition, 1998, 730 p.

Baudoui (Rémi), Faure (Alain), Fourcaut (Annie), Morel (Martine) et Voldman (Danièle), « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *Vingtième siècle*, vol. 27, n° 27, 1990, pp. 97-106.

Guerrand (Roger-Henri), *Les origines du logement social en France*, Paris, Éditions ouvrières, 1966, 360 p.

Pinol (Jean-Luc) (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Le Seuil, 2003, 2 vol.

Saunier (Pierre-Yves), « Où l'auteur propose un plan de travail pour une histoire dite sociale de l'aménagement urbain », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, pp. 33-46.

Voldman (Danièle), « Sur les "crises" urbaines », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 5-10.

Histoire politique et des mouvements sociaux

Bernard (Jean-Pierre), « Novembre 1956 à Paris », *Vingtième siècle*, n° 30, 1991, pp. 68-81.

Berstein (Serge), *Le 6 février 1934*, Paris, Gallimard, Julliard, 1975, 257 p.

Boy (Daniel), « L'écologie, une nouvelle culture politique ? », *Vingtième siècle*, n° 44, 1994, pp. 45-50.

Chavardès (Maurice), *Une campagne de presse : la droite française et le 6 février 1934*, Paris, Flammarion, 1970, 119 p.

Dreyfus-Armand (Geneviève) et Touraine (Alain), « L'apparition d'une nouvelle sensibilité sur la scène politique », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 11, 1988, pp. 82-86.

Einaudi (Jean-Luc), *La bataille de Paris, 17 octobre 1961*, Paris, Le Seuil, 1991, 409 p.

Grison (Laurent), « *Haute place* urbaine, République et mise en scène », *L'espace géographique*, n° 3, 2001, pp. 274-280.

Margairaz (Michel) et Tartakowsky (Danielle), *L'avenir nous appartient ! Une histoire du Front populaire*, Paris, Larousse, 2006, 239 p.

Razac (Olivier), *Histoire politique du barbelé*, Paris, La fabrique, 2000, 111 p.
Riquet (Pierre), « Quelques pas avec Laurent Grison, place de la République », *L'espace géographique*, n° 3, 2001, pp. 281-282.
Tartakowsky (Danielle), « Manifestations, fêtes et rassemblements à Paris (juin 1936-novembre 1938) », *Le mouvement social*, vol. 27, n° 27, 1990, pp. 43-54.
Tartakowsky (Danielle), *Les manifestations de rue en France (1918-1968)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1997, 869 p.
Tartakowsky (Danielle), *La part du rêve. Histoire du 1er mai en France*, Paris, Hachette, 2005, 333 p.

Histoire sociale, culturelle et des modes de vie

Balmand (Pascal), « Piétons de Babel et de la Cité radieuse. Les jeunes intellectuels des années 1930 et la ville », *Vingtième siècle*, n° 8, 1985, pp. 31-42.
Chauveau (Agnès), « Le voile, le miroir et l'aiguillon. La télévision et les mouvements de société jusque dans les années 1970 », *Vingtième siècle*, vol. 72, n° 72, 2001, pp. 97-108.
Gueslin (André), *Mythologies de l'argent. Essai sur l'histoire des représentations de la richesse et de la pauvreté dans la France contemporaine (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Economica, 2007, 124 p.
Noiriel (Gérard), *Le creuset français. Histoire de l'immigration, XIXe-XXe siècle*, Paris, Le Seuil, 1988, réédition, 2006, 447 p.
Nourrisson (Didier), « Educational films during the Trente Glorieuses (thirty-year economic boom period in France after the 2nd world war) : the ideology of progress and social virtue », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 2 p.
Rioux (Jean-Pierre) et Sirinelli (Jean-François), *La culture de masse en France, de la Belle Époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 2002, 458 p.
Rioux (Jean-Pierre) et Sirinelli (Jean-François), *Histoire culturelle de la France, Le temps des masses, Le vingtième siècle*, Paris, Le Seuil, 1998, réédition, 2005, 505 p.

Arts et loisirs

Corbin (Alain), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 1995, réédition, Flammarion, 2001, 466 p.
Emirian (Linda), « L'exposition universelle et internationale de Bruxelles. 1958, la France confrontée à 47 nations », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 3, printemps 1997, `http://ipr.univ-paris1.fr`.
Gumplowicz (Philippe) et Klein (Jean-Claude), *Paris 1944-1965. Artistes, intellectuels, publics : la culture comme enjeu*, Paris, Autrement, 1995, 283 p.
Sadoul (Georges), *Lumière et Méliès*, Paris, Lherminier, 1985, 279 p.

Histoire des services publics

Bezançon (Xavier), *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 376 p.
Dard (Olivier) et Margairaz (Michel), « Le service public, l'économie, la République (1780-1960). Introduction », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, pp. 5-9.

Dubois de Carratier (Laurent), « Le Conseil d'État, l'économie et le service public : concessions et services publics industriels et commerciaux (années 1880-1950) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, pp. 51-74.

Join-Lambert (Odile), « Au nom de l'usager : les transformations du travail des receveurs des Postes entre 1965 et 1974 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 4, octobre-décembre 2005, pp. 183-204.

Margairaz (Michel), « Les services publics économiques entre experts, praticiens et gouvernants dans le premier XX^e siècle : d'une configuration historique à l'autre », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n° 3, juillet-septembre 2005, pp. 132-165.

Histoire du travail

Battagliola (Françoise), *Histoire du travail des femmes*, Paris, La Découverte, 2004, 123 p.

Bourdé (Guy), « La grève du 30 novembre 1938 », *Le mouvement social*, n° 55, avril-juin 1966, pp. 87-91.

Chatriot (Alain), Fridenson (Patrick) et Pezet (Éric), « La réduction du temps de travail en France entre réglementation tutélaire et négociation encadrée (1814-1978) », *Revue de l'IRES*, n° 42, 2003, pp. 9-40.

Gardey (Delphine), « Mécaniser l'écriture et photographier la parole. Des utopies au monde du bureau, histoires de genre et de techniques », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 54, n° 3, 1999, pp. 587-614.

Ribeill (Georges), « Les difficiles débuts de la psychotechnique dans les chemins de fer », *Bulletin de psychologie*, vol. 48, n° 418, 1994, pp. 115-145.

Schneider (William Howard), « The Scientific Study of Labor in Interwar France », *French Historical Studies*, vol. 17, n° 2, automne 1991, pp. 410-446.

Turbiaux (Marcel), « J.-M. Lahy (1872-1943), essai de bio-bibliographie », *Bulletin de psychologie*, vol. 36, n° 362, 1983, pp. 969-985.

Ouvrage sur les révoltes et révolutions du XIX^e siècle

Chamier (Frederick), *Review of the French Revolution of 1848 : from the 24th of February to the Election of the First President*, Londres, Reeve, Benham & Reeve, 1849, 2 vol.

de La Hodde (Lucien), *Histoire des sociétés secrètes et du parti républicain de 1830 à 1848. Louis Philippe et la révolution de février. Portraits, scènes de conspirations, faits inconnus*, Paris, Julien Lannier et Cie, 1850, 511 p.

Du Camp (Jules), *Histoire de la Révolution de février jusques et y compris le siège de Rome*, Paris, Barbier, 1850, 315 p.

Hugo (Victor), *Histoire d'un crime*, Paris, Calmann Lévy, 1877, réédition, Paris, Hetzel, 1883, 2 vol.

Procès des accusés des 12 et 13 mai devant la cour des pairs, contenant les faits préliminaires, les débats, les interrogatoires, les dépositions des témoins, les réquisitoires, les plaidoiries, les répliques et l'arrêt des condamnation, Paris, Pagnerre, 1839, 331 p.

Ouvrages sur la Première Guerre mondiale

Defente (Denis), *Le Chemin des Dames, 1914-1918*, Paris, Somogy, 2003, 159 p.

L'album de la guerre, 1914-1919, Paris, *L'Illustration*, 1921, 2 vol.
Thébaud (Françoise), *La femme au temps de la guerre de 1914*, Paris, Stock, 1986, 319 p.

Ouvrages sur la Deuxième Guerre mondiale

Afoumado (Diane), « Le temps des rafles », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 25, n° 25, 1991, p. 47.
Baruch (Marc-Olivier), *Servir l'État français. L'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, 737 p.
Burrin (Philippe), *La France à l'heure allemande, 1940-1944*, Paris, Le Seuil, 1995, 559 p.
Giasone (Claude), *Paris occupé*, Paris, Jacques Grancher, 1997, 175 p.
Goglin (Jean-Louis) et Roux (Pierre), *Souffrance et liberté, une géographie parisienne des années noires (1940-1944)*, Paris, Paris musées, 2005, 191 p.
Laborie (Pierre), *L'opinion française sous Vichy. Les Français et la crise d'identité nationale 1936-1944*, Paris, Le Seuil, 1990, réédition, 2001, 406 p.
Lévy (Claude) et Tillard (Paul), *La grande rafle du Vel' d'hiv' (16 juillet 1942)*, Paris, Robert Laffont, 1967, réédition, 1992, 287 p.
Madeline (Philippe) et Moriceau (Jean-Marc), « Un paysan normand au STO en Allemagne. Le journal de Pierre Lebugle (juin 1943-août 1945) », *Histoire et sociétés rurales*, n° 21, 1er semestre 2004, pp. 187-230.
Peschanski (Denis), *La France des camps (1938-1946)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2000, 3 vol.
Petit (Georges), « Commémoration. Témoignage d'un ancien déporté », *Vingtième siècle*, vol. 54, n° 54, 1997, pp. 98-102.

Historiographie, méthodologie et outils

Historiographie et méthodologie

Barjansky (Michel), « Histoire, médias et transports », *Temps libre*, n° 10, 1984, pp. 99-116.
Barthes (Roland), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, 233 p.
Bloch (Marc), *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1949, réédition, 2004, 158 p.
Braudel (Fernand), « Histoire et sciences sociales : la longue durée », *Annales ESC*, n° 4, octobre-décembre 1958, réédition *in Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1984, pp. 41-83.
Chauveau (Agnès) et Tétard (Philippe) (dir.), *Questions à l'histoire des temps présents*, Paris, Éditions Complexe, 1992, 136 p.
Corbin (Alain), *Le monde retrouvé de Louis-François Pinagot, Sur les traces d'un inconnu (1798-1876)*, Paris, Flammarion, 1998, 338 p.
Crivello (Maryline), Garcia (Patrick) et Offenstadt (Nicolas) (dir.), *Concurrence des passés. Usages politiques du passé dans la France contemporaine*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université d'Aix-en-Provence, 2006, 298 p.
de Certeau (Michel), *L'écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 2002, 523 p.

Divall (Colin) et Revill (George), « Cultures of transport. Representation, practice and technology », *The Journal of Transport History*, vol. 26, n° 1, 2005, pp. 99-111.
Divall (Colin) et Revill (George), « No turn needed », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, 2006, pp. 144-149.
Dosse (François), *L'histoire en miettes, des* Annales *à la nouvelle histoire*, Paris, La découverte, 1987, réédition, 2005, 268 p.
Foucault (Michel), *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, 257 p.
Foucault (Michel), *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, 1971, 82 p.
Foucault (Michel), *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, réédition, 1993, 360 p.
Freeman (Michael), « "Turn if you want to". A comment on the "cultural turn" in Divall and Revill's "Culture of transport" », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, 2006, pp. 138-143.
Le Goff (Jacques), *Histoire et mémoire*, Turin, Einaudi, 1977, réédition, Paris, Gallimard, 1988, 409 p.
Lepetit (Bernard), « Temps des formes, temps des usages », *Le courrier du CNRS*, n° 81, juin 1994, `http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/etudes.htm`.
Lyotard (Jean-François), *La condition postmoderne*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979, 109 p.
Mayer (Hans), *Les marginaux. Femmes, juifs et homosexuels dans la littérature européenne*, Paris, Albin Michel, 1994, 535 p.
Reiller (Jacques), « Une dynamique de l'ambivalence », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, pp. 151-161.
Revel (Jacques) (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, 243 p.
Ricœur (Paul), *Histoire et vérité*, Paris, Le Seuil, 1955, réédition, 1967, 405 p.
Robin (Régine), « Récit de vie, discours social et parole vraie », *Vingtième siècle*, vol. 10, n° 10, 1986, pp. 103-110.
Sartre (Jean-Paul), *Critique de la raison dialectique*, Paris, Gallimard, 1960, 759 p.
Sartre (Jean-Paul), *Cahiers pour une morale*, Paris, Gallimard, 1983, 600 p.

Outils

Atlas des Franciliens, Paris, IAURIF, 2000-2003, 4 vol.
Bayet (Alain) et Julhès (Martine), *Séries longues sur les salaires*, Paris, INSEE, 1996, 95 p.
Boyer (Denis), *Tarification RATP, historique*, RATP, CML, 2005, 118 p.
Choay (Françoise) et Merlin (Pierre), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, 723 p.
Clavel (Alain), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006, 369 p.
Encyclopédie des gens du monde, répertoire universel des sciences, des lettres et des arts, Paris, Librairie de Treuttel et Würtz, 1841, vol. 15.
Fauvin (Françoise) et Gilles (Catherine), « Du déblocage des prix vers la déréglementation. 50 ans de prix à la consommation », *INSEE Première*, n° 483, septembre 1996, 4 p.
Fourastié (Jacqueline) et Fourastié (Jean), *Pouvoir d'achat, prix et salaires*, Paris, Gallimard, 1977, 214 p.

Littré (Paul-Émile), *Dictionnaire de la langue française*, Paris, Hachette, 1872, réédition, Chicago, Encyclopaedia Britannica, 1982, 4 vol.
Paris 1954-1999, Données statistiques, population, logement, emploi, Paris, APUR, 2005, 21 p.
Zuber (Henri) (dir.), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, 354 p.

Iconographie

Daumier (Honoré), *Les transports en commun*, Monte Carlo, Sauret, 1976, 130 p.
Ducatel (Paul), *Histoire de la III^e^ République vue à travers l'imagerie populaire et la presse satirique, Tome V, de la République à l'État français*, Paris, Jean Grassin, 1979, 245 p.
Durand-Ruel Snollaerts (Claire) et Pissarro (Joachim), *Pissarro, Catalogue critique des peintures, Critical catalogue of paintings*, Paris, Skira, Wildenstein Institute Publications, 2006, 3 vol.
Racine (Guillemette), *Quand nos grands-pères imaginaient l'an 2000*, Paris, Nathan, 1991, 158 p.
Robida. Fantastique et science fiction, Paris, Pierre Horay, 1980, 104 p.

Sémantique

de Ganay (Valentine) et Godeau (Jérôme), *Les mots de Paris*, Paris, Paris Musées, Actes Sud, 1996, 125 p.
Depecker (Loïc), « Pour les jargons », *Meta*, vol. 39, n° 4, 1994, pp. 736-740.
Perret (Pierre), *Le parler des métiers, Dictionnaire thématique alphabétique*, Paris, Robert Laffont, 2002, 1 174 p.
Rigaud (André), « Omnès-omnibus », *Vie et langage*, n° 211, octobre 1969, pp. 592-595.

Urbanisme

Forme urbaine et pensée de la ville

Brunhes (Jean), « Du caractère propre et du caractère complexe des faits de géographie humaine », *Annales de géographie*, vol. 22, n° 121, 1913, pp. 1-40.
Castex (Jean), Depaule (Jean-Charles) et Panerai (Philippe), *Formes urbaine de l'îlot à la barre*, Paris, Dunod, 1977, réédition, Marseille, Parenthèse, 2001, 196 p.
Hénard (Eugène), *Études sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, L'équerre, 1982, 367 p.
Jacobs (Jane), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, traduction de Claire Parin-Senemaud, Liège, Mardaga, 1991, 435 p.
Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, Paris, Plon, 1943, réédition, Paris, Les éditions de Minuit, 1957, 189 p.
Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, Crès, 1923, réédition, Paris, Flammarion, 1995, 253 p.
Lévy (Albert), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, n° 122, 2005, pp. 25-48.

Mangin (David), *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, 398 p.
Mengin (Christine), « La solution des grands ensembles », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 105-112.
Picon (Antoine), *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'imprimeur, 1998, 113 p.
Riboulet (Pierre), *Onze leçons sur la composition urbaine*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 255 p.
Rottier (Guy), *La nouvelle architecture de terre*, Paris, Éditions alternatives, 1986.
Sansot (Pierre), *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot & Rivages, 1998, 203 p.
Sansot (Pierre), *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1996, réédition, Paris, Payot & Rivages, 2004, 640 p.
Schumacher (Ernst Friedrich), *Small is beautiful*, New York, Harper & Row, 1973, réédition, New York, Vintage, 2001, 272 p.
Blanc (Jean-Noël), Bonilla (Mario) et Tomas (François), *Les grands ensembles, une histoire qui continue...* , Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 2003, 260 p.

Espace public

Carmona (Michel), *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985, 127 p.
Garden (Maurice), « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, n° 116, janvier 2006, pp. 5-17.
Habermas (Jürgen), *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 1978, 324 p.
Mosser (Monique), « La guerre des trottoirs ou les nouveaux embarras de Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 281-292.
Texier (Simon) (dir.), *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 2006, 336 p.

Urbanisme et transport

Amar (Georges), « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, juin-septembre 1993, pp. 140-151.
Offner (Jean-Marc), « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, n° 3, 1993, pp. 233-242.
Wiel (Marc), *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, La Tour d'Aigues, L'aube, 2004, 90 p.

Naissance de l'urbanisme

Chevalier (Fabienne), « Paris 1919-1930, laboratoire des modernités urbaines », *Urbanisme*, n° 350, septembre-octobre 2006, pp. 89-92.
Claude (Viviane) et Saunier (Pierre-Yves), « L'urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique. », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 25-40.

Gaudin (Jean-Pierre), « La cité reconstituée. Technique de planification urbaine et légitimités politiques au début du XX^e siècle », *Revue française de science politique*, vol. 35, n° 1, 1985, pp. 91-110.
Guerrand (Roger-Henri) et Moissinac (Christine), *Henri Sellier, urbaniste et réformateur social*, Paris, La découverte, 2005, 229 p.
Saunier (Pierre-Yves), « La ville et la ville : les hommes et les organismes municipaux de l'aménagement urbain aux XIX^e et XX^e siècles », *Recherches contemporaines*, n° 3, 1995-1996, pp. 121-137.
Topalov (Christian) (dir.), *Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1999, 574 p.

Modes de vie urbains

Caron (François), « L'embellie parisienne de la Belle Époque : l'invention d'un modèle de consommation », *Vingtième siècle*, n° 47, 1995, pp. 42-57.
Caron (François), Dérens (Jean), Passion (Luc) et Cebron de Lisle (Philippe) (dir.), *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p.
Guerrand (Roger-Henri), *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, 240 p.
Magri (Susanna) et Topalov (Christian) (dir.), *Villes ouvrières 1900-1950*, Paris, L'Harmattan, 2000, 239 p.
Pinol (Jean-Luc), *Les mobilités de la grande ville : Lyon fin XIX^e – début XX^e* , Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991, 431 p.

Politique publique et transports

Coppe (Aurélie) et Gautier (Axel), « Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n° 4, 2004, pp. 65-75.
Darbéra (Richard), « Pourquoi il faut aussi penser du mal du versement transport », *Transports*, n° 341, mai-juin 1990, pp. 301-305.
Lefèvre (Christian) et Offner (Jean-Marc), *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*, Paris, Celse, 1990.
Offner (Jean-Marc) et Sander (Agnès), *Les points-clés d'Autrement bus : des théories à la pratique. Analyse de la mise en œuvre d'une innovation à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 51, 1990, 120 p.

Urbanisme des réseaux

Bocquet (Denis), « Les réseaux d'infrastructures urbaines au miroir de l'histoire : acquis et perspectives », *Flux*, n° 65, juillet-septembre 2006, pp. 6-16.
Dekindt (Jean) et Vignaux (Gilles), *Territoires, réseaux et mutations urbaines*, Paris, RATP, 1993, 394 p.
Dupuy (Gabriel), « Villes, systèmes et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines », *Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, pp. 231-241.

Sociologie

Généralités

Baudrillard (Jean), *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968, réédition, 2004, 288 p.

Baudrillard (Jean), *La société de consommation*, Paris, Denoël, 1970, réédition, 2007, 318 p.

Becker (Howard), *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, traduction de Jean-Pierre Briand et Jean-Michel Chapoulie, Paris, Métailié, 1985, 247 p.

Boltanski (Luc), *Les cadres. La formation d'un groupe social*, Paris, Les éditions de Minuit, 1982, 528 p.

Bourdieu (Pierre), « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 30, 1979, pp. 3-6.

Durkheim (Émile), *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Alcan, réédition, Paris, Presses universitaires de France, 2007, 161 p.

Goffman (Erving), *Les cadres de l'expérience*, traduction d'Isaac Joseph, Paris, Les éditions de Minuit, 1991, 573 p.

Goffman (Erving), *Asiles, Études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, traduction de Liliane et Claude Lainé, Paris, Les éditions de Minuit, 1968, réédition, 2002, 447 p.

Laloire (Marcel), « Limites et perspectives actuelles du progrès social », *Revista internacional de sociología*, vol. 22, n° 86, avril-juin 1964, pp. 185-204.

Nizet (Jean) et Rigaux (Nathalie), *La sociologie de Erving Goffman*, Paris, La découverte, 2005, 121 p.

Raitière (Anna), « La Française devient majeure », *The French Review*, vol. 48, n° 1, octobre 1974, pp. 47-64.

Sociologie urbaine

Castells (Manuel), *La question urbaine*, Paris, Maspero, 1972, 451 p.

Chombart de Lauwe (Paul-Henry) (dir.), *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1952, 2 vol.

Coing (Henri), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éditions ouvrières, 1966, 295 p.

Fijalkow (Yankel), *Sociologie de la ville*, Paris, La découverte, 2004, 123 p.

Ledrut (Raymond), *L'espace social de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*, Paris, Anthropos, 1968, 370 p.

Sennett (Richard), *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Le Seuil, 1979, 283 p.

Service public, usagers et relation de service

Jeannot (Gilles), *Les usagers du service public*, Paris, Presses universitaires de France, 1998, 128 p.

Jeannot (Gilles) et Joseph (Isaac), *Métiers du public, les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*, Paris, CNRS éditions, 1995, 348 p.

Joseph (Isaac), « La relation de service, les interactions entre agents et voyageurs », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 39, 1988, pp. 43-45.

La relation de service dans le secteur public, Actes du séminaire Plan urbain-RATP-DRI, 1990, 4 vol.

Le Breton (Éric), « L'utilisateur des transports collectifs urbains : une identité en débat au sein des entreprises », *Sociologie du travail*, n° 41, 1999, pp. 255-273.

Suquet (Jean-Baptiste), *Les dynamiques professionnelles de la relation de service. Le cas de la fraude sur le réseau de surface de la RATP*, thèse de doctorat de gestion, sous la direction d'Anni Borzeix, École polytechnique, 2008, 316 p.

Analyse sociologique des systèmes de mobilité

Augé (Marc), *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 1986, réédition, 2004, 121 p.

Augé (Marc), *Le métro revisité*, Paris, Le seuil, 2008, 100 p.

Ben-Akiva (Moshe) et Morikawa (Takayuki), « Comparing ridership attraction of rail and bus », *Transport Policy*, n° 9, 2002, pp. 107-116.

Boltanski (Luc), « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, 1975, pp. 25-49.

Capillon (Micheline), « Une ligne d'autobus parisien, le "84" », *La vie urbaine*, janvier-mars 1951, pp. 25-46.

Dubois (Nicolas), *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi*, thèse de doctorat de psychologie, sous la direction d'Annie Moch, Université Paris X Nanterre, 2004, 298 p.

Gérôme (Noëlle) et Guiche (Agnès), *Un village éclaté : le dépôt Floréal. Une étude ethnologique des pratiques culturelles dans un dépôt d'autobus de la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 17, 1987, 194 p.

Hall (Stephen) et Desyllas (Jake), « Bus stops. How people actually use them and the implications for design », *European Transport Conference*, 2006, 31 p.

Joseph (Isaac), *Bus, réseaux, territoires*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 20, 1987, 105 p.

Joseph (Isaac) (dir.), *Gare du Nord : mode d'emploi*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 96, 1994, 443 p.

Lévy (Emmanuelle), *L'inscription des voyageurs dans la production du transport urbain : le cas de la RATP-BUS. Les enjeux d'une modernisation au service du public*, thèse de doctorat de gestion, sous la direction d'Anni Borzeix, École polytechnique, 1999, 369 p.

Lutje Schipholt (Lars), van de Velde (Didier) et Veeneman (Wijnand), « The value of bus and train : public values in public transport », *European Transport Conference*, 2006, 12 p.

Scheller (Livia), *Les bus ont-ils un sexe ? Les femmes machinistes : approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 108, 1996, 150 p.

Thomas (Hervé), « Socio-technique et interactionnisme : une combinatoire socio-anthropologique », *Socio-Anthropologie*, n° 8, 15 janvier 2003, `http://socio-anthropologie.revues.org/document125.html`.

Thomas (Hervé), *Socio-anthropologie des urbanités du déplacement de surface : professionnels et usagers*, thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Pierre Bouvier, Université Paris X Nanterre, 2000, 608 p.

Vignaux (Gilles), *Le réseau des transports parisiens. Territoires et cartographie mentales*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 30, 1987, 66 p.

Weller (Jean-Marc), *Le machiniste et le voyageur. Expertise et apprentissage d'une relation*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 103, 1995, 116 p.

Sociologie des conflits

Le Breton (Éric), « Les compromis fragiles du traitement des conflits publics dans les transports urbains », *Sociologie du travail*, n° 43, 2001, pp. 515-531.

Ntagteverenis (Paschalis), « Métro parisien, totem de "La Commune de Paris sous la neige" de l'hiver 1995 », *Sociétés*, n° 73, 2001, pp. 79-85.

Schwartz (Olivier), « Sur la question corporative dans le mouvement social de décembre 1995 », *Sociologie du travail*, n° 4, 1997, pp. 449-471.

Suquet (Jean-Baptiste), « Plus près du client : quand l'action publique minimise les risques. Le cas de la gestion de la fraude sur le réseau bus de la RATP », 15e colloque international de la revue *Politique et management public*, 2006, 15 p.

Sociologie de la mobilité

Castells (Manuel) et Pflieger (Géraldine), *De la ville aux réseaux : dialogues avec Manuel Castells*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2006, 325 p.

Cherki (Eddy) et Mehl (Dominique), *Les nouveaux embarras de Paris, de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement*, Paris, Maspero, 1979, 218 p.

Clochard (Fabrice,) Rocci (Anaïs) et Vincent (Stéphanie) (dir.), *Automobilités et altermobilités, quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, 2008, 286 p.

Dekindt (Jean), *Le métro. Questions sociologiques ; axes de recherches*, Paris, RATP, 1982, 39 p.

Gorz (André), *Écologica*, Paris, Galilée, 2008, 158 p.

Illich (Ivan), *La convivialité*, Paris, Le Seuil, 1973, 158 p.

Illich (Ivan), *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, `http://www.worldcarfree.net`.

Kaufmann (Vincent), *Re-Thinking Mobility Contemporary Sociology*, Avebury, Ashgate, 2002, 122 p.

Urry (John), *Sociologie des mobilités*, traduction de Noël Burch, Paris, Armand Colin, 2005, 253 p.

Histoire et sociologie des techniques

Sociologie de la traduction

Akrich (Madeleine), « Les utilisateurs, acteurs de l'innovation », *Éducation permanente*, n° 134, 1998, pp. 79-89.

Akrich (Madeleine), Callon (Michel) et Latour (Bruno), *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, Paris, Presses de l'École des Mines de Paris, 2006, 300 p.

Callon (Michel), « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n° 36, 1986, pp. 169-208.

Foot (Robin), « Le voyageur, l'électricité et le conducteur », `http://latts.cnrs.fr`, 1991, 19 p.
Latour (Bruno), *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La découverte, 1992, 240 p.
Latour (Bruno), *Petites leçons de sociologie des sciences*, Paris, La découverte, 1993, 2006, 251 p.
Latour (Bruno) et Lemonnier (Pierre) (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques : l'intelligence sociale des techniques*, Paris, La découverte, 1994, 248 p.

Histoire des techniques

Barles (Sabine) et Guillerme (André), « Gestion des congestions : *seculum miserabilis* », `http://www.cnam.fr`, 27 juillet 2002, 10 p.
Barles (Sabine) et Guillerme (André), « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », *Revue générale des routes*, n° 766, octobre 1998, pp. 1-20.
Belhoste (Bruno), Masson (Francine) et Picon (Antoine) (dir.), *Le Paris des polytechniciens, des ingénieurs dans la ville*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, 299 p.
Bertho (Catherine), « Pneumatique, télégraphe, téléphone. Les réseaux de télécommunications à Paris. 1879-1927 », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, 1984, pp. 143-155.
Bieber (Alain), « L'innovation dans les transports publics urbains », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 211-215.
Caron (François), « La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 53, n° 4, 1998, pp. 859-885.
Chanuc (Lucien), *Routières, camions et omnibus à vapeur*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, 128 p.
Gille (Bertrand) (dir.), *Histoire des techniques, Technique et civilisation, Technique et sciences*, Paris, Gallimard, 1978, 1 652 p.
Gökalp (Iskender), « On the Analysis of Large Technical Systems », *Science, Technology & Human Values*, vol. 17, n° 1, hiver 1992, pp. 57-78.
Guillerme (André), « Éléments d'histoire de la congestion des voiries », Séminaire *Villes et transports*, 4e séance, « *Régulation des flux : doctrines et projets* », 18 mars 1992.
Offner (Jean-Marc), « "Réseaux" et "Large Technical System" : concepts complémentaires ou concurrents ? », *Flux*, n° 26, octobre-décembre 1996, pp. 17-30.
Picon (Antoine), *Les Saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002, 381 p.
Saffar Dezfouly (Mohsen), *Design d'autobus en France (1905-1988)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de François Caron, Université Paris IV Sorbonne, 2000, 2 vol.

Histoire de Paris

Histoire de Paris et de la région parisienne

Ambroise-Rendu (Marc), *1910, Paris inondé*, Paris, Hervas, 1997, 109 p.

Aubrun (Juliette), *La ville des élites locales : pouvoir, gestion et représentations en banlieue parisienne, 1860-1914*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II Louis Lumière, 2004, 733 p.

Bastié (Jean), *Géographie du Grand Paris*, Paris, Masson, 1984, 208 p.

Bastié (Jean) (dir.), *20 ans de transformations de Paris 1954-1974*, Paris, Ville de Paris, Association universitaire de recherches géographiques et cartographiques, 1975, 100 p.

Bellanger (Emmanuel), Flonneau (Mathieu) et Fourcaut (Annie) (dir.), *Paris/Banlieues, conflits et solidarités*, Grane, Créaphis, 2007, 478 p.

Chadych (Danielle) et Leborgne (Dominique), *Atlas de Paris. Évolution d'un paysage urbain*, Paris, Parigramme, 1999, 199 p.

Chaslin (François), « Le moment Pompidou », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 62-73.

Cohen (Jean-Louis), « Menace sur Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, pp. 53-61.

Combeau (Yvan), *Paris et les élections municipales sous la Troisième République. La scène capitale dans la vie politique française*, Paris, L'Harmattan, 1998, 457 p.

Combeau (Yvan) et Nivet (Philippe), *Histoire politique de Paris au XX^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, 351 p.

Daumas (Maurice), *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX^e siècle*, Paris, Conservatoire national des arts et métiers, 1976, 617 p.

Fouchier (Vincent), « L'aménagement de la région Île-de-France », `http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr`, décembre 1999.

Fourcaut (Annie), *La banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grane, Créaphis, 2000, 339 p.

Harvey (David), *Paris, Capital of Modernity*, New York, Routledge, 2003, 372 p.

Hazan (Éric), *L'invention de Paris. Il n'y a pas de pas perdus*, Paris, Le Seuil, 2002, 462 p.

Higonnet (Patrice), *Paris, capitale du monde : des Lumières au surréalisme*, Paris, Tallandier, 2005, 447 p.

Lacombrade (Philippe), « Chronique d'une réforme avortée : l'échec de la suppression des octrois parisiens à la Belle Époque (1897-1914) », *Recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, pp. 77-107.

La mémoire de Paris, 1919-1939, Paris, Mairie de Paris, 1993, 143 p.

Lojkine (Jean), *La politique urbaine dans la région parisienne 1945-1972*, Paris, Mouton, 1972, 277 p.

Raisson (Horace), *Histoire de la police de Paris*, Paris, A. Levavasseur, 1844, 404 p.

Sutcliffe (Anthony), *The Autumn of Central Paris, The Defeat of Town Planning (1850-1970)*, Londres, Edward Arnold, 1970, 372 p.

Histoire de la population parisienne

Chevalier (Louis), « La statistique et la description sociale de Paris », *Population*, vol. 11, n° 4, octobre-décembre 1956, pp. 621-652.

Faure (Alain), « Formation et renouvellement du peuple de Paris : aspects du peuplement de Paris de la Commune à la Grande Guerre », *Recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, pp. 143-160.

Halbwachs (Maurice), *Classes sociales et morphologie*, Paris, Les éditions de Minuit, 1972, ? p.

Pourcher (Guy), *Le peuplement de Paris, origine régionale, composition sociale, attitudes et motivations. Cahiers de travaux et documents, n° 43*, Paris, Presses universi-

taires de France, 1964, 310 p.
Varlet (Caroline), « Portrait de groupe : classe moyenne et logement social dans le Paris de l'entre-deux-guerres », *Cahiers d'histoire*, vol. 44, n° 4, 1999, pp. 701-715.
Violain (Didier), *Bretons de Paris, des exilés en capitale*, Paris, Parigramme, 1997, 160 p.

Forme urbaine et paysage parisiens

Celati (Jean-Louis) et Cavillon (Pierre), *Chronique de la rue parisienne. Les années 50*, Paris, Parigramme, 1996, 105 p.
Chevalier (Louis), *L'assassinat de Paris*, Paris, Calmann Lévy, 1977, réédition, Paris, Ivrea, 1997, 316 p.
Flonneau (Mathieu), « Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du XVIII^e^ arrondissement (1860-1940) », *Recherches contemporaines*, n° 4, 1997, pp. 49-73.
Landau (Bernard), « La fabrication des rues de Paris au XIX^e^ siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 1992, pp. 23-46.
Loyer (François), *Paris XIX^e^ siècle, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987, 478 p.

Vivre à Paris

Darmon (Pierre), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002, réédition, 2004, 448 p.
El Gammal (Jean), « Les Parisiens et leurs espaces. Cultures et représentations de la fin du XIX^e^ siècle à nos jours », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, pp. 519-530.
Faure (Alain), « Urbanisation et exclusion dans le passé parisien (1850-1950) », *Vingtième siècle*, n° 47, 1995, pp. 58-69.
Faure (Alain), « Comment se logeait le peuple parisien à la Belle Époque », *Vingtième siècle*, n° 64, 1999, pp. 41-52.
Faure (Alain), « Aspects de la "vie de quartier" dans le Paris populaire de la fin du XIX^e^ siècle », *Recherches contemporaines*, n° 6, 2000-2001, pp. 283-297.
Fleury (Antoine), « De la rue-faubourg à la rue "branchée" : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris », *L'espace géographique*, n° 3, 2003, pp. 239-252.
Merlin (Pierre), *Vivre à Paris 1980*, Paris, Hachette, 1971, 251 p.
Vadelorge (Loïc) (dir.), *Habiter les villes nouvelles*, Paris, Le manuscrit, 2006, 284 p.

Grands Boulevards et presse parisienne

de Moncan (Patrice), *Les grands boulevards de Paris, de la Bastille à la Madeleine*, Paris, Les éditions du mécène, 2002, 384 p.
Eveno (Patrick), « La presse parisienne du Second Empire aux années 1970. Un quartier, des métiers et des sociabilités », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, pp. 125-134.
Landau (Bernard), Monod (Claire) et Lohr (Evelyne) (dir.), *Les grands boulevards, un parcours d'innovations et de modernité*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 2000, 239 p.
Wagneur (Jean-Didier), « Paris-Journaliste », *Revue de la BNF*, n° 19, 2005, pp. 39-44.

Histoire de la mobilité et des transports parisiens

Histoire de la mobilité

Desportes (Marc), *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, 413 p.

Flonneau (Mathieu) et Guigueno (Vincent), « Bond as a mobile subject », 5e conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, 11 p.

Guigueno (Vincent), « Building a High-Speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974 », *Technology and culture*, vol. 49, janvier 2008, pp. 21-40.

Haefeli (Ueli), « The notion of mobility as a product of the environmental turn of the 1970s. The discourses among professional actors in Germany and Switzerland », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 10 p.

Latour (Bruno), « Portrait de Gabriel Tarde (1843-1904) en théoricien de la mobilité », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006.

Orfeuil (Jean-Pierre), « Les controverses sur l'automobile à la lumière des études de mobilité et de l'évolution des valeurs », `http://www.uni-paris12.fr/~creteil/`, 2000, 24 p.

Orfeuil (Jean-Pierre), *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du Moyen Âge à la société hypermoderne*, Créteil, Centre de recherche espace transports environnements et institutions locales, septembre 2004, 40 p.

Ramée (Daniel), *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*, Paris, Amyot, 1856, 216 p.

Schivelbusch (Wolfgang), *Histoire des voyages en train*, traduction de Jean-François Boutout, Paris, Le promeneur, Quai Voltaire, 1990, 252 p.

Studény (Christophe), *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p.

Histoire des transports en commun parisiens

Bouvier (Pierre), *Technologie, travail, transports. Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Paris, Librairie des méridiens, 1985, 168 p.

Fontanon (Claudine), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain : le rôle des transports en commun dans la région parisienne 1855-1939*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, 2 vol. (389 p. et 44 p.).

Gaillard (Marc), *Du Madeleine – Bastille à Météor, histoire des transports parisiens*, Amiens, Martelle, 1991, 221 p.

Larroque (Dominique), *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers (1855-1939)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, 436 p.

Larroque (Dominique), « Économie et politique des transports urbains. 1855-1939 », *Annales de la recherche urbaine*, no 23-24, 1984, pp. 127-141.

Larroque (Dominique), Margairaz (Michel) et Zembri (Pierre), *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, 399 p.

Passalacqua (Arnaud), « La hiérarchie des transports en commun parisiens. Discussion d'une doctrine de 1900 à nos jours », Journée d'études *Les savoirs de leur production à leur mobilisation, enquête sur les politiques de transport*, MOSAP, École normale supérieure de Lyon, Lyon, 22 avril 2008, 21 p.

Histoire des transports en commun de surface parisien

100 ans de bus. Un siècle au service des Franciliens, Paris, LBM, 2006, 191 p.

Bédouin (Armelle), *Un transport oublié. Les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, 2002, 132 p.

Belu (René), *Les autobus parisiens*, Paris, J.-P. Delville, 1969, 212 p.

Bouchet (Ghislaine), « La traction hippomobile dans les transports publics parisiens (1855-1914) », *Revue historique*, vol. 271, n° 1, janvier-mars 1984, pp. 125-134.

Carrière (Bruno), « Il y a 100 ans, les premiers autobus parisiens », *Ville et transport*, n° 405, 19 juillet 2006, pp. 54-56.

Coullaud (Christian) et Tilliet (Daniel), *Soixante-quinze ans d'autobus en France*, EPA, 1979, 215 p.

Delassus (Adrien), *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière (1968-2000), Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^e siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, 199 p.

Demory (Jean-Claude), *Les autobus de chez nous*, Paris, MDM, 1996, 143 p.

Kaminagai (Yo), « Les signes qui font le bus », Colloque *Le bus, 100 ans de mouvement*, RATP, Paris, 9-10 octobre 2006.

Laederich (Pierre), *Les tramways de chez nous*, Boulogne-Billancourt, MDM, 1998, 144 p.

Lagarrigue (Louis), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, 4 vol. (217 p., 140 p. et cartes).

Lamming (Clive), *Paris Tram. L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits trains en Île-de-France*, Paris, Parigramme, 2003, 159 p.

Lamotte (Bruno), *Ligne 72 Point-du-jour. Son histoire des années 1900 à nos jours*, Paris, RATP, 2003, 55 p.

Le bus de l'omnibus au Trans Val-de-Marne, Paris, RATP, Les cahiers de la mémoire n° 3, 1998, 16 p.

Lecler (Stéphane), « Le retour du tramway dans Paris », *Transports urbains*, juillet 2007.

Machuré (Jean-Paul) et Vieilliard (Philippe), *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, 169 p.

Monmerqué (L. J. N.), *Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du dix-septième siècle.*, Paris, Firmin Didot, 1828, 74 p.

Papayanis (Nicholas), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, 217 p.

Passalacqua (Arnaud), *Autobus et espace public parisiens. Insertion, pratiques et représentations de 1900 à nos jours*, DEA d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Université Paris VII Denis Diderot, 2004, 139 p.

Passalacqua (Arnaud), « Heritage celebration and public space design : the cases of Paris bus and tram networks », 5^e conférence T2M, Helmond, 25-28 octobre 2007, 11 p.

Passalacqua (Arnaud), « From driver to machine : Paris buses facing the accidents from the 1920's to our days », 4^e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1^er octobre 2006, 17 p.

Prévost (Marc), *La suppression du poste de receveur dans les autobus parisiens*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 8, 1985, 172 p.

Renoy (Georges), *Paris au temps des omnibus*, Bruxelles, Paris, Rossel, 1976, 111 p.
Robert (Jean), *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, 573 p.
Sutcliffe (Anthony), « Du cheval au tramway », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, 1984, pp. 5-16.
Tricoire (Jean), « Après-guerre, le réseau bus refait surface », *SF*, n° 30, 1999, pp. 26-31.
Tricoire (Jean), *Le tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, Éditions de la vie du rail, 2007, 143 p.
Van Boque (Dimitri), *Les autobus parisiens*, Paris, Alcine, 1991, 461 p.
Wright (Anthony), « La politique d'acquisition de la CGO : beaucoup d'appelés, peu d'élus », *Ville et transport*, n° 405, 19 juillet 2006, pp. 57-62.

Histoire des modes ferrés lourds

MétroCité : le Chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945, Paris, Paris-Musées, 1997, 190 p.
Berton (Claude) et Ossadzow (Alexandre), *Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain de Paris*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 219 p.
Bindi (Armand) et Lefeuvre (Daniel), *Le métro de Paris. Histoire d'hier à demain*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1990, 159 p.
Desabres (Pascal), « The Parisian Subway, 1880-1900 : A Local or a National Interest Line ? On the Concept of Globalization », *Business and Economic History online*, n° 1, 2003, 16 p.
Desabres (Pascal), « Decision Network : Who Decided What in the Building of the Paris Métropolitain, 1898-1920 », *Business and Economic History online*, n° 2, 2004, 8 p.
Didon (Nicolas), *Les premiers prolongements du métro en banlieue durant l'entre-deux-guerres*, DEA d'histoire, sous la direction d'Alain Plessis et Jacques Marseille, Université Paris X Nanterre, 2002, à préciser.
Faure (Alain), « A l'aube des transports de masse. L'exemple des "trains ouvriers" de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 40, n° 2, avril-juin 1993, pp. 228-255.
Frontisi (Claude), « Hector Guimard entre deux siècles », *Vingtième siècle*, n° 17, 1988, pp. 51-62.
Gerondeau (Christian), *La saga du RER et le maillon manquant*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 200 p.
Guerrand (Roger-Henri), *Mémoires du métro*, Paris, La table ronde, 1961, 243 p.
Hallsted-Baumert (Sheila), *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Alain Dewerpe et Tony Judt, École des hautes études en sciences sociales, New York University, 1999, 367 p.
Le RER. Le réseau francilien, Paris, RATP, 2002, 144 p.
Mitchell (Allan), *Rêves parisiens. L'échec de projets de transport public en France au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2005, 140 p.
Passalacqua (Arnaud) et Zembri (Pierre), *Le RER, histoire d'un réseau, 1970-1985*, Paris, RATP, AHICF, 2008, 53 p.
Robert (Jean), *Notre Métro*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1983, 512 p.

Tricoire (Jean), *De Bienvenüe à Météor. Un siècle de métro en 14 lignes*, Paris, Éditions de la vie du rail, 1999, 351 p.

Histoire de l'automobile et de l'automobilisme

Bardou (Jean-Pierre), Chanaron (Jean-Jacques), Fridenson (Patrick) et Laux (James), *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, 385 p.

Barjonet (Pierre-Emmanuel), « Sur la construction sociale du déplacement automobile », *Espaces et sociétés*, n° 54-55, 1989, pp. 107-117.

Boudou (Anne), *Les taxis parisiens, de la fondation des usines Renault aux taxis de la Marne*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Philippe Vigier, Université Paris X Nanterre, 1982, 330 p.

Courty (Guillaume), « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, n° 10-11, 1990, pp. 7-20.

Couvrat-Desvergnes (Marie) et du Crest (Thierry), « Il y a 30 ans, les premières mises en place du stationnement payant sur voirie », *TEC*, n° 164, 2001, pp. 10-17.

Dupuy (Gabriel), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, 216 p.

Flonneau (Mathieu), « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième siècle*, n° 61, 1999, pp. 30-43.

Flonneau (Mathieu), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, 3 vol.

Flonneau (Mathieu), « "L'adaptation" de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années terribles ? », *Cahiers François Viète*, n° 5, 2003, pp. 95-119.

Flonneau (Mathieu), « L'historien d'aujourd'hui, l'automobile et l'ancien "Paris de demain". En écho et hommage à Louis Chevalier », *Paris et Île-de-France*, n° 55, 2004, pp. 391-407.

Flonneau (Mathieu), *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, 348 p.

Flonneau (Mathieu), *Les cultures du volant XX^e^-XXI^e^ siècles. Essais sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008, 219 p.

Flonneau (Mathieu), « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation de l'impact de l'automobile à Paris au XX^e^ siècle », *Le mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, pp. 99-120.

Flonneau (Mathieu), « L'action du District de la région parisienne et les "dix glorieuses de l'urbanisme automobile", 1963-1973 », *Vingtième siècle*, n° 79, juillet-septembre 2003, pp. 93-104.

Flonneau (Mathieu), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, 13 p.

Frain de la Gaulayrie (Vianney), *Étude sur la perception acoustique des moteurs à explosion*, DEA de musicologie, sous la direction de Geneviève Mathon, Université de Tours François Rabelais, 2002, 54 p.

Fridenson (Patrick), « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, vol. 21, n° 3, 1991, pp. 306-313.

Fridenson (Patrick), « Le rôle de l'industrie automobile dans le développement de la France, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne au XX^e^ siècle », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 47, 1997, pp. 10-13.

Garçon (Anne-Françoise) (dir.), *L'automobile. Son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, 162 p.
Grosrichard (François), « Des bennes tasseuses aux camions électriques », *Le Monde*, 10 novembre 1997, p. 14.
Lagrée (Michel), « Dieu et l'automobile », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, pp. 111-119.
Laneyrie (Philippe) et Roux (Jacques), « Transport traditionnel et innovation technique. L'exemple du taxi en France », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, pp. 262-271.
Loubet (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Paris, Le Seuil, 2001, 571 p.
Mom (Gijs), *The Electric Vehicle, Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2004, 422 p.
Orselli (Jean), « The origins of the French "Code de la route" of May 27th,1921 (1842-1921) », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 12 p.
Quillet (Nicolas), *La place des taxis dans Paris pendant l'entre-deux-guerres : mobilité, identité, service public et croissance urbaine*, master 2 d'histoire, sous la direction d'Annie Fourcaut et de Mathieu Flonneau, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2007, 88 p.
Sauvy (Alfred), *Les quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, 242 p.

Histoire des modes autonomes

Bouchet (Ghislaine), *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Genève, Paris, Librairie Droz, 1993, 410 p.
Carré (Jean-René) et de Ferrière le Vayer (Marc), *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal*, Arcueil, INRETS, PREDIT, 1997, vol. 2.
El Gammal (Jean), *Parcourir Paris du Second Empire à nos jours*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, 166 p.
Gaboriaux (Philippe), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, n° 29, 1991, pp. 17-34.
Seray (Jacques), *Le monde du vélo : histoire, curiosités, accessoires*, Boulogne-Billancourt, Éditions du May, 2004, 144 p.

Paris et ses transports pendant la Deuxième Guerre mondiale

Beaujouan (Isabelle), *La résistance dans les transports en commun de la région parisienne (1939-1945)*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1992, 238 p.
Béru (Laurent), *L'épuration dans les transports en commun parisiens à la Libération*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Université Paris VIII Saint-Denis, 2001, 136 p.
Fitzner (Pascal), *La STCRP pendant la Seconde Guerre mondiale*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Noëlle Gérôme et Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1993, 234 p.
Michel (Henri), *Paris allemand*, Paris, Albin Michel, 1981, 374 p.
Polino (Marie-Noëlle) (dir.), *Transports dans la France en guerre 1939-1945*, Mont-Saint-Aignan, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007, 429 p.

Roth (Robert), *Une entreprise de transports parisiens pendant la deuxième guerre mondiale : la fusion de deux réseaux sous Vichy*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Université Paris VIII Saint-Denis, 1997, 199 p.

Vertel (Sylvain), *Les transports publics parisiens sous l'Occupation (1940-1944)*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Albert Broder, Université Paris XII Créteil, 2000, 193 p.

Histoire des entreprises de transport et de leur personnel

Histoire des entreprises de transport

« 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, 58 p.

Beltran (Alain) et Ruffat (Michèle), *De la poubelle parisienne à l'écologie active : 80 ans d'histoire de Sita*, Paris, Textuel, 1999, 238 p.

Chauffier (Elisabeth) et Tixier (Pierre-Éric), *Gestion du changement et rôle du syndicalisme à la RATP*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 115, 1997, 152 p.

Fridenson (Patrick), *Histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise 1898-1939*, Paris, Le Seuil, 1972, 358 p.

Jemain (Alain), *Michelin, un siècle de secrets*, Paris, Calmann-Lévy, 1982, 261 p.

Loubet (Jean-Louis), *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. 60 ans de stratégie*, Paris, Le Monde éditions, 1995, 416 p.

Mac Killop (Fionn), *La modernisation de la RATP, 1965-1975*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, École normale supérieure de Cachan, 2002, 147 p.

Margairaz (Michel), *Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 23, 1987, 67 p.

Margairaz (Michel), *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989, 175 p.

Mathio (Jean-Claude) et Ribeill (Georges), *Aspects qualitatifs et quantitatifs de l'évolution d'une entreprise publique de transports (1949-1985)*, Paris, RATP, Projet Réseau 2000, n° 26, 1987.

Ribeill (Georges), « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la "révolution automobile" », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 191-204.

Ribeill (Georges), *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, 478 p.

Histoire du personnel des transports

Bail (Éric), *Le personnel de la STCRP dans les années 1930*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Evelyne Cohen, Université Paris VII Denis Diderot, 2000, 133 p.

Begue (Pascal), *Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP 1949-1982*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michelle Perrot, Université Paris VII Denis Diderot, 1984, 83 p.

Gérôme (Nöelle) et Margairaz (Michel) (dir.), *Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XX^{e} siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, 220 p.

Gueslin (André) (dir.), *Michelin, les hommes du pneu. Les ouvriers Michelin à Clermont-Ferrand, de 1889 à 1940*, Paris, Éditions ouvrières, 1993, 269 p.

Hamelin (Patrick), « Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 250-259.

Naudet (Jean-François), *La grève de mai-juin 1968 à la R.A.T.P.*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost et Danielle Tartakowsky, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1986, 2 vol.

Papayanis (Nicholas), *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris, Service Workers and Class Consciousness*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1993, 247 p.

Ribeill (Georges), *Le personnel de la SNCF (1937-1981), Contraintes économiques issues techniques, mutations professionnelles et évolutions sociales, Les cours successifs d'une entreprise publique*, DGRST, Mission de la recherche au ministère des transports, 1982, 633 p.

Voisin (Audrey), *Les débuts de la sélection du personnel en France : le laboratoire de psychotechnique de J.-M. Lahy (1872-1943) à la STCRP*, maîtrise de psychologie, sous la direction de Régine Plas, Université Paris V René Descartes, 2001, 59 p.

Lieux et mémoire des transports à Paris

Le dépôt du Hainaut, Paris, SEDP, 1998, 2 vol.

Le patrimoine de la RATP, Charenton-le-Pont, Flohic, 1998, 400 p.

Sutour (Alain), *Histoire des transports en commun en région parisienne. L'emprise du dépôt de tramway du Raincy*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost et Noëlle Gérôme, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1991, 197 p.

Vanderpooten (Claude), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP. L'aventure cachée des transports parisiens*, Paris, RA Manufacture, 1985, 118 p.

Communication et image de la RATP

Heilbrunn (Benoît), *Le logo*, Paris, Presse universitaires de France, 2006, 127 p.

Lambinet (Hervé), *Ticket chic, ticket choc. Référence et mythologie d'une image publicitaire*, maîtrise d'arts plastiques, sous la direction de Pascal Bonafoux, Université Paris VIII Saint-Denis, 1994, 134 p.

Tate (Dimitri), *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*, master 2 d'histoire, sous la direction de Marc de Ferrière le Vayer, Université de Tours François Rabelais, 2005, 74 p.

Histoire des transports en France et à l'étranger

Ouvrages sur les transports en France

Arrivetz (Jean), *Lyon du tram au tram*, Chanac, La Régordane, 2001, 120 p.

Brunel (Julien), *Autour du nouveau tramway lyonnais, retour sur une politique locale de transports urbains*, mémoire de fin d'études, sous la direction d'André Vianès, Institut d'études politiques de Lyon, Université Lyon II Louis Lumière, 2001, `http://doc-iep.univ-lyon2.fr`.

Caron (François), *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005, 1 048 p.
Caron (François), « Le rôle des accidents de voyageurs dans la gestion des chemins de fer en France », *Entreprises et histoire*, n° 17, décembre 1997, p. 85-93.
Claval (Paul) (dir.), *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du colloque de l'AHICF (18-19 mai 1988)*, Paris, AHICF, 1988, 384 p.
Descaves (Gérard), Ducoin (Daniel) et Le Chanu (Yves), *Le retour du tramway d'Orléans 1877-2000. Un trait d'union entre Beauce et Sologne*, Romorantin, CPE, 2003, 128 p.
Guigueno (Vincent), *Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX^e-XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, 257 p.
Jones (Joseph), *The Politics of Transport in Twentieth-Century France*, Kingston, Montréal, Mc Gill-Queen's University Press, 1984, 302 p.
Larroque (Dominique), « Apogée, déclin et relance du tramway en France », *Culture technique*, n° 19, 1989, pp. 54-63.
Montagnon (Florent), *Les transports publics urbains lyonnais (OTL-TCL) et leurs salariés (1897-1970)*, DEA d'histoire, sous la direction de Sylvie Schweitzer, Université Lyon II Louis Lumière, 2000, 102 p.
Montès (Christian), *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, 264 p.
Neiertz (Nicolas), *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 798 p.
Offner (Jean-Marc), « Les transports urbains, entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire 2002 des collectivités locales*, 2002, pp. 169-184.
Robert (Jean), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, 529 p.
Tanche (Jacques), *Renaissance d'un tramway*, Wimille, Punch éditions, 2006, 132 p.
Toutain (Jean-Claude), *Les transports en France de 1830 à 1965*, Paris, Presses universitaires de France, 1967, 306 p.

Ouvrages sur les transports à Londres et en Grande-Bretagne

Atkinson (J. B.) et Robbins (G. J.), *The London B-type motor omnibus, A study of the world's first major standardised motor omnibus fleet 1910-1927*, Salzbourg, Atkinson, 1980, 264 p.
Barker (Theodore Cardwell) et Robbins (Michael), *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, 2 vol.
Camescasse (Ernest), Lalanne (Léon) et Marsillon (Léon), *Le métropolitain et les transports en commun à Londres et à Paris, législation comparée*, Paris, CGO, Renou & Maulde, 1886, 48 p.
Cudahy (Brian J.), *Cash, Tokens and Transfers. A History of Urban Mass Transit in North America*, New York, Fordham University Press, 1990, 266 p.
Curtis (Colin) et Townsin (Alan), *Chiswick Works, Building and Maintaining London Buses*, Harrow Weald, Capital Transport Publishing, 2000, 88 p.
Day (John R.), *The Story of the London Bus, London and its buses from the horse bus to the present day*, Londres, London Transport Executive, 1973, 158 p.

Elborough (Travis), *The Bus we Loved, London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005, 210 p.
Esbester (Mike), « Largely a matter of educating the staff : employee safety on Britain's railways, c.1918-1939 », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 24 p.
Fleming (Rae), « The Trolley Takes Command, 1892 to 1894 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 19, n° 3, février 1991, pp. 218-225.
Gardner (Kevin), McKenna (David), Melhuish (Tim) et Rice (Thomas), *The benefits of bus priority within the central London congestion charging zone*, Londres, TFL, 2006, 23 p.
Glover (John), *London Transport, Buses and trains since 1933*, Shetterton, Ian Allan Ltd, 1988, 64 p.
Green (Oliver) et Taylor (Sheila), *The Moving Metropolis, A History of London's Transport since 1800*, Londres, Laurence King Publishing, 2002, 400 p.
Lauzanne (Alain), « *Sketches by Boz* de Dickens : Londres et les Londoniens vus par un journaliste », *Cercles*, n° 4, 2002, pp. 133-148.
Lawrence (David), *A Logo for London. The London Transport Symbol*, Harrow, Capital Transport, 2000, 112 p.
Mc Cormack (Kevin), *Streets of London*, Surrey, Ian Allan Publishing, 2001, 80 p.
Morgan (Andrew) (dir.), *Working with Routemasters*, Harrow, Capital Transport, 2004, 80 p.
Richter (Lars), « Londoner Omnibusverkehr », *Stadtverkehr*, vol. 6, n° 5, mai 2006, pp. 18-22.
Schmucki (Barbara), « "Don't forget pedestrians are at times absent-minded" : Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century », 4e conférence T2M, Paris, 28 septembre-1er octobre 2006, 16 p.
Sommerfield (Vernon), *London's buses, The story of a hundred years*, Londres, St Catherine Press, 1933, 118 p.
Taylor (Hugh), *London Trolleybuses, a class album*, Harrow, Capital Transport, 2006, 120 p.
Taylor (Sheila), *A journey through time, London Transport Photographs 1880 to 1965*, Londres, Laurence King Publishing, 1992, 160 p.
The Story of the London Bus, 1856-1956, Londres, London Transport, 1956, 70 p.
Warren (Kenneth), *Fifty Years of the Green Line*, Shepperton, Ian Allan Publishing Ltd, 1980, 128 p.

Ouvrages sur les transports dans d'autres pays

Barrett (Paul), *The Automobile and Urban Transit. The Formation of Public Policy in Chicago 1900-1930*, Philadelphia, Temple University Press, 1983, 295 p.
Bouvet (Laurent), « Les Noirs américains et le lien social aux États-Unis : un enjeu identitaire irréductible ? », *Lien social et politiques-RIAC*, printemps 1998, pp. 87-101.
Demaskaya (Yulia) et Linchik (Alexandra), *L'histoire du trolleybus à deux étages et son déclin dans la ville de Moscou*, mémoire du master TRADD, sous la direction de Vincent Guigueno, École nationale des Ponts et Chaussées, 2006, 10 p.
Gegner (Martin), *Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge. Staatsintervention an der Schnittstelle von Sozial- und Verkehrspolitik*, Berlin, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2002, 63 p.

Hernández Marco (José Luis), « La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil : la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX », *4e congrès Historia Ferroviaria*, 20-22 septembre 2006, 19 p.
Pagnotta (Grazia), *Roma in movimento nelle fotografie dell'archivio Atac*, Rome, Editori riuniti, 2004, 269 p.
Schrag (Zachary M.), « "The Bus is Young and Honest" : Transportation Politics, Technical Choice and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936 », *Technology and Culture*, vol. 41, nº 1, janvier 2000, pp. 51-79.
Slater (Cliff), « General Motors and the Demise of Streetcars », *Transportation Quarterly*, vol. 51, nº 3, été 1997, pp. 45-66.

Études transnationales

Camescasse (Ernest), Lalanne (Léon) et Marsillon (Léon), *Le métropolitain et les transports en commun à Londres et à Paris, législation comparée*, Paris, CGO, Renou & Maulde, 1886, 48 p.
Chatzis (Konstantinos), « Eaux de Paris, eaux de Londres : quand les ingénieurs de la capitale française regardent outre-Manche, 1820-1880 », Colloque *Les échanges techniques entre la France et l'Angleterre (XVIe-XIXe siècles), Réseaux comparaisons, représentations*, Paris, 2006.
Giblin (Béatrice), Papin (Delphine) et Subra (Philippe), « Paris/Londres : enjeux géopolitiques de villes capitales », *Hérodote*, nº 101, 2001, pp. 26-56.
Hancock (Claire), *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS Éditions, 2003, 357 p.
Les arrêts d'autobus dans le monde, Paris, RATP, 1999, 92 p.
McKay (John), *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976, 266 p.
Mulley (Corinne) et Walsh (Margaret), « Twentieth Century Policy in Motorised Bus Transport : the United States and the United Kingdom Compared », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 8, juin 2005, pp. 30-53.
Ovenden (Mark), *Metro maps of the world*, Londres, Capital Transport, 2003, réédition, 2005, 144 p.
Publicité transports aux quatre coins du monde. Around the world in transit advertising, Paris, Association mondiale de publicité transports, 1970, 40 p.
Robert (Jean-Louis) et Winter (Jay), *Capital cities at war. Paris, London, Berlin 1914-1919*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 622 p.
Venezia (Elisabetta) (dir.), *Trasporto urbano*, Franco Angeli, Milan, 2005, 320 p.

Œuvres littéraires et mémoires

Œuvres littéraires francophones

Acremant (Germaine), *Ces dames aux chapeaux verts*, Paris, Plon, Nourrit et compagnie, 1922, 300 p.
Adam (Paul), *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907, 473 p.
Aghion (Max), *Hier à Paris*, Paris, Marchot, 1947, 268 p.
Allais (Alphonse), *Œuvres posthumes*, Paris, La table ronde, 1966-1970, 8 vol.

Appolinaire (Guillaume), *Œuvres poétiques*, Paris, Gallimard, 1962, 1 267 p.
Aragon (Louis), *Les voyageurs de l'impériale*, Paris, Gallimard, réédition, 1972, 755 p.
Arbellot (Simon), *La fin du boulevard*, Paris, Flammarion, 1965, 218 p.
Aubry (Jean) et Séris (Raymond), *Les Parisiens pendant l'état de siège*, Paris, Berger-Levrault, 1915, 251 p.
Balzac (Honoré de), *Le cousin Pons*, Paris, Furne, 1848, réédition, Paris, Garnier, 1962, 390 p.
Baudelaire (Charles), *Les fleurs du mal*, Paris, Poulet-Malassis, 1857, réédition, Paris, Bréziat, 1936, 309 p.
Billy (André), *Paris vieux et neuf*, Paris, Rey, 1909, 2 vol.
Blanchard Jerrold (William), *Imperial Paris*, Londres, Bradbury Evans, 1855, 280 p.
Boileau (Nicolas), *Œuvres poétiques*, Tours, Alfred Mame, 1870, 400 p.
Bopp (Léon), *Paris*, Paris, Gallimard, 1957, 374 p.
Bouffilh (Raymond), *Pêle-mêle d'un écolier parisien, 1914-1918*, Paris, Lafontaine, 1991, 310 p.
Bressand (Jean-Marie), *L'Intrépide*, `http://www.lemondebilingue.asso.fr`, 2006, 39 p.
Carco (Francis), *Nostalgie de Paris*, Paris, Éditions du milieu du monde, 1941, 246 p.
Céline (Louis-Ferdinand), *Mort à crédit*, Paris, Denoël & Steele, 1936, réédition, Paris, Gallimard, 1976, 623 p.
Charlier (Jean-Michel) et MiTacq, *L'autobus hanté*, Paris, Dupuis, 1967.
Cohen (Albert), *Solal*, Paris, Gallimard, 1930, 350 p.
Courteline (Georges), *Les linottes*, Paris, Bernouard, 1925, 285 p.
Daeninckx (Didier), *Meurtres pour mémoire*, Paris, Gallimard, 1984, 215 p.
de Kock (Paul), *Monsieur Chérami*, Paris, Degorce-Cadot, 1879, 355 p.
de Maupassant (Guy), *Miss Harriet*, Paris, Victor Havard, 1884, 348 p.
de Maupassant (Guy), *Bel ami*, Paris, Victor Havard, réédition, Paris, Michel, 1954, 448 p.
de Maupassant (Guy), *La Parure et autres Contes parisiens*, Paris, Garnier, 1984, 995 p.
de Maupassant (Guy), « Le père », *Gil Blas*, 20 novembre 1883, `http://maupassant.free.fr`.
de Maupassant (Guy), « Le père Mongilet », *Gil Blas*, 24 février 1885, `http://maupassant.free.fr`.
de Maupassant (Guy), « Les dimanches d'un bourgeois de Paris », *Le Gaulois*, 31 mai-18 août 1880, `http://maupassant.free.fr`.
de Maupassant (Guy), « Madeleine Bastille », *Le Gaulois*, 9 novembre 1880, `http://maupassant.free.fr`.
de Maupassant (Guy), « La dot », *Gil Blas*, 9 septembre 1884, `http://maupassant.free.fr`.
Demouzon (Alain), *Chagrin d'amour, autobus 83*, Paris, Eden, 2003, 69 p.
de Vilmorin (Louise), *Promenades et autres rencontres*, Paris, Gallimard, 2000, 166 p.
Fabien (Jacques), *Paris en songe. Essai sur les logements à bon marché, le bien-être des masses, la protection due aux femmes, les splendeurs de Paris et divers progrès moraux tels que chambres de transaction, justice à trois degrés, tribunaux d'indulgence et de pardon, honorariat du commerce, parlement de la paix*, Paris, Dentu, 1863, 136 p.
Fallet (René), *Paris au mois d'août*, Paris, Denoël, 1964, réédition, 2001, 208 p.
Fargue (Léon-Paul), *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, réédition, 1993, 304 p.

Ferré (Léo), *La mauvaise graine*, Paris, Éditions n° 1, réédition, Paris, Le livre de poche, 1995, 383 p.
Feydeau (Georges), *Théâtre complet*, Paris, Bordas, 1989, 4 vol.
Fournel (Victor), *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, Paris, Dentu, 1867, 426 p.
France (Anatole), *Opinions sociales*, Paris, Bellais, 1902, 97 p.
France (Anatole), *La vie en fleur*, Paris, Calmann-Lévy, 1932, 603 p.
Franquin (André), *Gaston fou du bus*, Paris, KIS.S, RATP, 1987, 47 p.
Fromental (Jean-Luc), *Félix et le bus*, Paris, KIS.S, RATP, 1986, 35 p.
Goncourt (Edmond) et Goncourt (Jules), *Renée Mauperin*, Paris, Charpentier, 1864, réédition, 1876, 339 p.
Goudeau (Émile), *Dix ans de bohème*, Paris, Librairie illustrée, 1888, réédition, Seyssel, Champ Vallon, 2000, 573 p.
Gourdon (Édouard), *Physiologie de l'omnibus*, Paris, Terry, 1841, 124 p.
Gracq (Julien), *La forme d'une ville*, Paris, José Corti, 1985, 213 p.
Groc (Léon), *L'autobus évanoui*, Paris, Éditions cosmopolites, 1931, 248 p.
Hagnauer (Roger), *Deux jeunes Parisiens en l'année du premier métro*, Paris, L'École, 1973, 96 p.
Hetzel (dir.), *Le Diable à Paris, Paris et les Parisiens*, Paris, Hetzel, 1846, 2 vol.
Huysmans (Joris-Karl), *Là-bas*, Paris, Tresse & Stock, 1896, 441 p.
Huysmans (Joris-Karl), *Croquis parisiens*, Paris, Vaton, 1880, réédition, Paris, Stock, 1905, 332 p.
Huysmans (Joris-Karl), *A vau-l'eau*, Bruxelles, Kistemaeckers, 1882, réédition, Paris, Mozambook, 2002, 51 p.
Jouhandeau (Marcel), *Nouvelles images de Paris* suivi de *Remarques sur les visages*, Paris, Gallimard, 1956, 142 p.
Labiche (Eugène), *Théâtre complet*, Paris, Calmann-Lévy, 1886-1888, 10 vol.
Labiche (Eugène), *Théâtre*, Paris, Bordas, 1992, 3 vol.
Ladvocat Pierre-François (dir.), *Paris ou le Livre des Cent-et-Uns*, Paris, Ladvocat, 1831-1834, 15 vol.
Lautié (Vincent), *Métro mémoire. Textes littéraires sur le métro de Paris*, Paris, RATP, CNDP de l'académie de Créteil, 1991, 179 p.
Lepère (Auguste) et Montorgueil (Georges), *Paris au hasard*, Paris, Henri Béraldi, 1895, 347 p.
Leroux (Gaston), *La machine à assassiner*, Paris, Tallandier, 1923, réédition *in La poupée sanglante ; la machine à assassiner*, Paris, Opta, 1969, 435 p.
Leroy (Charles), *Les malheurs du capitaine Lorgnegrut*, Paris, La librairie illustrée, 1887, 356 p.
Les belles femmes de Paris, Paris, 1839, 417 p.
Les gaîtés du Chat-Noir, Paris, Ollendorf, *ca.* 1917, 176 p.
Lévy (Jules), *Parigotes !*, Paris, Flammarion, 1898, 324 p.
Mérat (Albert), *Les chimères*, Paris, Achille Faure, 1866, 211 p.
Mirbeau (Octave), *La vache tachetée*, Paris, Flammarion, 1921, 257 p.
Montorgueil (Georges), *La vie des boulevards Madeleine – Bastille*, Paris, May & Motteroz, 1896, 261 p.
Morand (Paul), *Londres*, Paris, Plon, 1933, 334 p.
Murger (Henry), *Scènes de la vie de bohème*, Paris, Lévy, 1851, réédition, 1861, 304 p.
Perec (Georges), *Je me souviens*, Paris, Hachette, 1978, 147 p.
Perec (Georges), *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Paris, Christian Bourgois,

1983, 59 p.
Queneau (Raymond), *Zazie dans le métro*, Paris, Gallimard, 1959, 253 p.
Queneau (Raymond), *Exercices de style*, Paris, Gallimard, 1947, réédition, 1982, 158 p.
Romains (Jules), *Le 6 octobre*, Paris, Flammarion, 1932, réédition, 1958, 278 p.
Roubaud (Jacques), *Le grand incendie de Londres*, Paris, Le Seuil, 1989, 411 p.
Sauvage (Marcel), *Voyage en autobus. Où il est parlé des 24 stations de Montmartre à Saint-Michel, avec 4 images de Max Jacob*, Paris, Liber, *ca.* 1920, 50 p.
Siegfried (André), *Géographie humoristique de Paris*, Paris, La passerelle, 1957, 199 p.
Simenon (Georges), *Paris leste*, Paris, Paris-plaisirs, 1927, 192 p.
Simenon (Georges), *Le voleur de Maigret*, Paris, Presses de la cité, 1967, réédition, *in Tout Simenon*, 1990, vol. 13, 891 p.
Souvestre (Paul) et Allain (Marcel), *L'assassin de Lady Beltham*, Paris, Fayard, 1912, réédition, Paris, Robert Laffont, 1971, 435 p.
Tassart (François), *Nouveaux souvenirs intimes sur Guy de Maupassant*, Paris, Nizet, 1962, 192 p.
Tollu (François), *Tableau d'une famille parisienne*, Paris, Beauchesne, 1972, 222 p.
Uzanne (Octave), *Parisiennes de ce temps en leurs divers milieux, états et conditions : études pour servir à l'histoire des femmes, de la société, de la galanterie française, des mœurs contemporaines et de l'égoïsme masculin. Ménagères, ouvrières et courtisanes, bourgeoises et mondaines, artistes et comédiennes*, Paris, Mercure de France, 1910, 483 p.
Verlaine (Paul), *Œuvres poétiques*, Paris, Garnier, 1969, 809 p.
Zola (Émile), *Les Rougon-Macquart*, Paris, Le Seuil, 1970, 6 vol.

Œuvres littéraires non francophones en version originale ou traduites

Benjamin (Walter), *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le Livre des Passages*, traduction de Jean Lacoste, Paris, Le cerf, 1993, 974 p.
Blasco Ibañez (Vicente), *Les quatre cavaliers de l'Apocalypse*, traduction de G. Hirelle, Paris, Calmann Lévy, 1932, 374 p.
Klein (Charles), *The Lion and the Mouse, A Story of an American Life*, New York, Grossep & Dunlap, 1906, 182 p.
Maire (Raymond), « Book Review of Lunel, Armand, *Par d'étranges chemins*, Monaco, L. Jaspard, 1946 », *The French Review*, vol. 21, n° 1, octobre 1947, pp. 67-68.
Revell (Louisa), *The bus station murders*, New York, MacMillan, 1947, 183 p.
Sanderson (John), *The American in Paris*, Philadelphie, Carey & Hart, 1839, 2 vol.
Sjöwall (Maj) et Wahlöö (Per), *Le massacre de l'autobus*, Paris, Planète, 1970, 277 p.
Smyth (Frank), *Ghost and poltergeists*, New York, Aldus Books, 1976, 144 p.

Mémoires, témoignages et écriture de soi

Apollinaire (Guillaume), « Contribution à l'étude des superstitions et du folklore du front », *Le Mercure de France*, 16 février 1917.
Berthelot (Jean), *Sur les rails du pouvoir*, Paris, Robert Laffont, 1967, 342 p.

Bervialle (Zizon), *Au volant de Madeleine – Bastille, Petites histoires vécues par une ambulancière de la Division Leclerc de Rabat à Berchtesgaden*, Paris, Caravane, 1976, 126 p.
Bloch (Marc), *L'étrange défaite, témoignage écrit en 1940*, Paris, Société des éditions Franc-tireur, réédition *in L'histoire, la guerre, la résistance*, Paris, Gallimard, 2006, pp. 519-653.
Chambe (René), *Adieu, cavalerie ! La Marne, bataille gagnée... victoire perdue*, Paris, Plon, 1979, 283 p.
Coppée (François), *Souvenirs d'un Parisien*, Paris, Lemere, 1910, réédition, Paris, L'Harmattan, 1993, 286 p.
Doublet (Maurice), *Paris en procès*, Paris, Hachette, 1976, 294 p.
Flaubert (Gustave), *Correspondance*, Paris, Conard, 1926-1933, 9. vol.
Frantz (Anaïk) et Maspero (François), *Les passagers du Roissy-Express*, Paris, Le Seuil, 1990, 328 p.
Frontaura (Carlos), *Viaje cómico a la exposición de París*, Paris, Rosa y Bouret, 1868, 312 p.
Gallieni (Joseph), *Mémoires du Général Gallieni. Défense de Paris 25 août-11 Septembre 1914*, Paris, Payot, 1920, 269 p.
Grimaud (Maurice), *En mai, fais ce qu'il te plaît*, Paris, Stock, 1977, 343 p.
Guilberg (Armand), *Kaddish pour les miens, Chronique d'un demi-siècle d'antisémitisme*, Paris, L'Harmattan, 1995, 282 p.
Lettres, opuscules et mémoires de Madame Périer de Jacqueline, sœurs de Pascal, et de Marguerite Périer, sa nièce, publiés sur les manuscrits originaux par M. P. Faugère, Paris, Auguste Vaton, 1845, 490 p.
Loewy (Raymond), *Never leave well enough alone*, New York, Simon & Shuster, 1951, réédition, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002, 488 p.
Parisot (Daniel), *Ticket "chic" et luttes de "choc" !*, Paris, Messidor, 1989, 190 p.
Renan (Ernest), *Souvenirs d'enfance et de jeunesse*, Paris, Calmann Lévy, 1883, réédition, 1897, 411 p.
Renard (Jules), *Journal (1887-1910)*, Paris, Bernouard, 1927, réédition, Paris, Gallimard, 1960, 1 416 p.
Thierry (Albert), « Carnets de guerre », *La grande revue*, décembre 1917, `http://vlecalvez.free.fr/carnetsathierryaout1914.html`.
Vaujour (Jean), *Le plus grand Paris. L'avenir de la région parisienne et ses problèmes complexes*, Paris, Presses universitaires de France, 1970, 202 p.

Imprimés ayant le caractère de sources

Rapports et discours

Auguet (Gaston) et Sémard (Pierre), *Proposition tendant à la réorganisation et à la coordination des transports dans la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 22, 1938, 29 p.
Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris, Paris, Délégation générale au district de la région de Paris, Imprimerie municipale, 1963, 114 p.
Bailly (Jean-Paul), « Vers une nouvelle génération de service public », conseil d'administration de la RATP, 30 septembre 1994.

Billecocq (Pierre), *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne*, Paris, secrétariat d'État auprès du ministre des transports, 1973, 91 p.

Brunerye (Fernand), *Note sur l'utilisation rationnelle des carburants nationaux*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 1, 1939, 31 p.

Chérioux (Jean), *Rapport sur les couloirs réservés aux autobus dans Paris*, Paris, District de la région parisienne, 1974, 15 p.

Chevalier (Michel) (dir.), *Rapports des membres de la section française du jury international sur l'ensemble de l'exposition universelle*, Paris, Librairie centrale des chemins de fer, 1862, 634 p.

Contenot (Georges), *Proposition déposée par Georges Contenot tendant à réglementer la circulation des voitures automobiles dans Paris*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 88, 1929, 8 p.

Duhamel (Yves), *Gratuité des transports publics urbains et répartition modale*, Ivry-sur-Seine, PREDIT, ADEME, 2004, 66 p.

Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur deux demandes de la Compagnie générale des omnibus tendant à la substitution de la traction mécanique à la traction animale : 1° Sur la ligne AL, Gare des Batignolles – Gare Montparnasse; 2° Sur la ligne H, formée par la fusion des lignes A Carrefour des Feuillantines – Place Clichy et H Batignolles – Clichy – Odéon, et sur diverses pétitions relatives aux omnibus automobiles*, Paris, Conseil municipal de Paris, Imprimerie municipale, n° 94, 1906, 16 p.

Duval-Arnould (Louis), *Rapport au nom de la 1re Commission, sur la concession du service des omnibus*, Paris, Conseil municipal, Imprimerie municipale, n° 60, 1907, p. à préciser.

Groupe de travail du Comité interministériel des entreprises publiques. Rapport sur les entreprises publiques, Paris, La documentation française, 1968, 132 p.

Joly (Charles), *Note complémentaire concernant les décrets-lois et les transports ou Comment on coordonnait en famille sur le dos des usagers et des collectivités élues, au grand dam de leurs bourses*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 5, 1936, 8 p.

L'automobile dans la ville, Étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines, Rapport du groupe pilote et du groupe de travail créés par le Ministre des transports de Grande-Bretagne, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1963, traduction, Paris, Imprimerie nationale, 1965, 224 p.

Livre noir des transports parisiens, Paris, FCUTCRP, 1970, 47 p.

Massard (Émile), *Rapport au nom de la 2e Commission sur un voyage d'études relatives à la circulation à Londres présenté par Émile Massard*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 132, 1924, 8 p.

Millet (François), *La tarification des infrastructures urbaines*, Paris, IAURP, 1970, 56 p.

Perspectives d'avenir des transports en commun de la région parisienne. Deuxième rapport, 1961-1962, 1re partie, Paris, RATP, 1962, 51 p.

Plan Bernard Lafay, Solutions aux problèmes de Paris, la circulation, Paris, Imprimerie municipale, 1954, 47 p.

Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France, Paris, La documentation française, 2000, 235 p.

Rapports du jury international de l'Exposition universelle internationale de 1900 à Paris, Groupe IV – Matériel et procédés généraux de la mécanique, Troisième partie – Classes 21 et 22, Paris, ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, 1903, 598 p.

Sellier (Henri), *Les transports en commun dans l'agglomération parisienne, discours prononcé au Conseil général de la Seine (séance du 23 juillet 1920)*, Paris, Librairie de l'humanité, 1920, 26 p.

Sémard (Pierre), *Proposition concernant l'utilisation du gazogène sur les autobus de la Société des transports en commun de la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 23, 1938, 11 p.

Sémard (Pierre), *Proposition relative à la réorganisation des transports dans la région parisienne et à son incidence sur le budget*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 46, 1935, 4 p.

Sémard (Pierre), *Note sur le problème de la STCRP et de la réorganisation des transports dans la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 133, 1935, 32 p.

Transports urbains : quelles politiques pour demain ?, Paris, Commissariat général du plan, juillet 2003, 133 p.

Études

Action ciblée "hommes d'affaires". Campagne publicitaire octobre-décembre 1987, Paris, RATP, 1988, 63 p.

Amélioration de la desserte du XIII^e^ arrondissement. Proposition d'aménagements pour une opération pilote sur la ligne 83, Paris, RATP, juin 1980, 17 p.

Aucamus (Eugène) et Galine (Louis), *Tramways, métropolitains et automobiles*, Paris, Dunod, 1900, réédition, 1924, 768 p.

Autoport. Une grande idée de la RATP, Paris, RATP, 1983, 46 p.

Bastié (Jean), *Paris en l'an 2000*, Paris, Sédimo, 1964, 207 p.

Beaucire (Francis), *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia environnement, 2006, 54 p.

Benedetti (Jean), *Le métropolitain et les transports en commun parisiens. Extrait de la conjoncture économique dans le Département de la Seine pour le troisième trimestre 1958*, Paris, Imprimerie municipale, 1958, 46 p.

Bigey (Michel) et Schmider (André), *Les transports urbains*, Paris, Éditions universitaires, 1971, 157 p.

Bilan de l'opération de promotion de l'autobus en heures creuses "Canal bus", Paris, RATP, 1985, 12 p.

Bly (P. H.) et Oldfield (R. H.), *Using smaller buses in Central London*, Crowthorne, Transport and Road Research Laboratory, 1985, 14 p.

Bourgoin (Maurice), « Propos liminaire », Séminaire *Villes et transports*, 4^e^ séance, « *Régulation des flux : doctrines et projets* », 18 mars 1992.

Brésard (Marcel), « Enquête sur l'éloignement du domicile et du lieu de travail dans la région parisienne », *Population*, vol. 3, n° 2, avril-juin 1948, pp. 371-374.

Busrama : exposition organisée à l'occasion des 70 ans des autobus parisiens, Paris, RATP, 1976.

Bussy (André), *La municipalisation des tramways. Ses résultats financiers à l'étranger*, Paris, Arthur Rousseau, 1908, 343 p.

Cazes (Charles), *La réorganisation des transports publics dans la région parisienne*, mémoire, sous la direction d'Henri Sellier, Institut d'urbanisme de Paris, 1936, 198 p.

Compatibilité des voyages effectués par les UFR sur l'année 2006, RATP, DGETI, 2007, 4 p.

Compatibilité UFR, nombre de voyages réalisés années 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, RATP, DGETI, 2005, 11 p.

Conférence de Paris, Compte rendu de la 28e session, Première partie, Documents officiels, Procès-verbaux, Paris, Association française pour l'avancement des sciences, 1900, 188 p.

Coutinho (Leonor), *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, 59 p.

Desserte du 13e arrondissement par les autobus, Paris, RATP, mars 1979, 29 p.

Domenach (Olivier) et Quercy (Michel), « Les transports collectifs, service social ou service public ? », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 31, mai 1986, pp. 32-39.

Éléments d'image de la RATP, Paris, RATP, 1977, 34 p.

Éléments pour la définition d'un autobus futur. Spécifications commerciales, Paris, RATP, 1973, 95 p.

Étude comparative entre le nouvel autobus PR 100 MI et le standard à surcapacité SC 10 UM2 CR dans le cadre d'une utilisation en exploitation urbaine, Paris, RATP, 1980, 13 p.

« Étude de divers facteurs influant sur le choix entre autobus et métropolitain par les usagers des lignes S.N.C.F. de banlieue », *Population*, vol. 20, n° 2, mars-avril 1965, p. 632.

Étude de la clientèle du métro urbain, Paris, RATP, 1973, 32 p.

Étude des conséquences de l'horaire variable sur le comportement en matière de transport, Paris, RATP, 1976, 15 p.

Étude jeunes, Paris, RATP, 1989, 29 p.

Étude pour la définition d'une action "heures creuses". Résultats de la 1re phase, Paris, RATP, 1977, 20 p.

Étude sur la station debout dans l'autobus : synthèse des résultats, Paris, RATP, 1975, 7 p.

Étude sur l'évolution de la satisfaction des voyageurs à la suite de l'équipement progressif de la ligne 20 en autobus à plate-forme, Paris, RATP, 1976, 11 p.

Fernand-Nivoit (G.), *La solution du problème des transports dans la région parisienne*, Paris, 1933, 31 p.

Floner (Marcel), *Les trolleybus*, Paris, RATP, 1947, 114 p.

Fox (Frances. A.), *Congestion Indices for Central London Based on Maximum Delays to London Transport Buses (January 1963 - December 1963)*, Londres, Road Research Laboratory, 1965, 7 p.

Gerondeau (Christian), *Les transports urbains*, Paris, Presses universitaires de France, 1979, 126 p.

Goode (C.), *Values of an Index of Traffic Flow Obtained from Five Sites in London (January to December, 1963)*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 6 p.

Gravier (Jean-François), *Paris et le désert français*, Paris, Le portulan, 1947, 317 p.

Gros (Brigitte), *Quatre heures de transport par jour*, Paris, Denoël, 1970, 182 p.

Guérard (Albert), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot, 1929, réédition, L'Harmattan, Paris, 2006, 366 p.

Haag (Paul), *Les transports en commun et les métropolitains dans les grandes villes étrangères et à Paris, Conférence faite à la Société française des Ingénieurs coloniaux*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie, 1897, 53 p.

Haton (J. E.) et Bryant (I.), *Report on Road Research Laboratory London Traffic Survey n° 8*, Londres, Road Research Laboratory, 1959, 7 p.

Hiérarchisation des actions du réseau routier, Paris, RATP, 1983, 15 p.
Labussière (Félix), *De la meilleure méthode d'urbanisme à appliquer à Paris*, Paris, Rennes, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, 1928, 29 p.
La clientèle des transports en commun en région parisienne et l'utilisation des divers titres de transport, Paris, RATP, 1987, 85 p.
La clientèle des transports en commun en région parisienne utilisatrice de billets, Paris, RATP, 1983, 4 p.
Langevin (Marc), *Organisation des transports dans les grandes cités, conférence faite le 31 mai 1944*, Paris, Études supérieures des transports, 1944, 161 p.
La perception du volume et le concept d'autobus, Paris, RATP, 1975, 20 p.
La RATP : un interlocuteur crédible pour les Parisiens, Paris, RATP, 1978, 10 p.
L'autobus à plate-forme en hiver, Paris, RATP, 1976, 12 p.
Le concept de disponibilité modale, Paris, RATP, 1977, 8 p.
Legrand, « Contribution à l'étude de l'usure de l'acier sans lubrifiant. Application aux rails et bandages », *L'industrie des voies ferrées et des transports automobiles*, octobre-décembre 1930, 43 p.
Le problème des transports, Paris, Éditions du centre polytechnicien d'études économiques, 1936, 192 p.
Les contrôles dans le réseau RATP (vague 1 : printemps 1991), Paris, SOFRES, juin 1991, 3 vol.
Les déplacements journaliers des travailleurs dans l'agglomération parisienne. Enquête effectuée en novembre 1960 pour le compte du Comité national pour l'étude et l'aménagement des horaires de travail, Paris, INSEE, 1961, 175 p.
Les "styles de vie", Paris, RATP, 1977, 85 p.
Le trolleybus, une solution nationale du problème des transports en commun, Montrouge, Société pour le développement des véhicules électriques, mai 1940, 39 p.
Lloyd (F. J.), « Traffic Engineering and Bus Operation in the USA », *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. 25, n° 4, août 1963, pp. 12-16.
Londiche (René), *Les transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Presses universitaires de France, 1929, 260 p.
Lucas (Claude), *Les transports en commun à Paris, Étude économique et sociale*, Paris, Jouve, 1914, 202 p.
Madlé (Arnold), « Das Verkehrsproblem in den Großstädten », *Zeitschrift für Nationalökonomie*, vol. 10, n° 3-4, 2 août 1943, pp. 490-499.
Malon (Benoît), *Le socialisme intégral*, Paris, F. Alcan, 1890-1891, 2 vol.
Mangin (David), *Transformations du paysage urbain par les aménagements des transports en commun de surface*, Paris, RATP, mars 2002.
Mariage (André), *Le problème économique des transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1923, 25 p.
Mariage (André), *Considérations générales sur les transports en commun pour la desserte des grandes villes et de leur banlieue*, Paris, Société des ingénieurs civils de France, 1926, 60 p.
Mariage (André), *Tramways development*, Londres, London County Council, juillet 1914, 61 p.
Martin (Alfred), *Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris avec plans, diagrammes et cartogrammes*, Paris, Imprimerie nationale, 1894, 462 p.
Mauras (Albert), *Étude sur les transports en commun dans Paris*, Lyon, Imprimerie L. Bourgeon, 1905, 227 p.

Merlin (Pierre), *Les transports parisiens. Étude de géographie économique et sociale*, Paris, Masson, 1967, 495 p.

Micro-modèle : indicateurs "objectifs" associés aux critères d'image des modes et aux associations mode-circonstance du déplacement, Paris, RATP, 1983, 7 p.

Napoléon (Charles) et Ziv (Jean-Claude), *Le transport urbain, un enjeu pour les villes*, Paris, Dunod, 1981, 236 p.

Nocard (Edmond), *La tuberculose bovine*, 1903, 31 p.

Note sur le développement des titres du système "orange", Paris, RATP, 1977, 8 p.

Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, Paris, Librairie sociale et économique, 1942, 190 p.

Passalacqua (Arnaud), *Les couloirs protégés dans l'évolution de l'espace public parisien*, Paris, RATP, août 2003, 60 p.

Périssé (Lucien), *La concession des autobus de Paris*, Paris, Société des ingénieurs et scientifiques de France, 1910, 83 p.

Principes pour un réaménagement des gares routières, Paris, RATP, 1977, 10 p.

RATP, fond(s) de marque, Paris, Sorgem, 2002, 117 p.

Recherche sur la mise en couleurs de l'autobus parisien, Paris, RATP, 1976, 19 p.

Révah (Jean-François), *Le discours de la solitude volontaire. Lien social et conflictualité dans les métiers de conduite du transport collectif*, Paris, Trans/formation, octobre 1998, 172 p.

Régie autonome des transports parisiens, 1949-1974, Paris, RATP, 1974, 32 p.

Rizzi (Michel) et Saporito (Antoine), *Variation du temps de parcours et changements du tableau de marche, Étude sur les lignes 20 et 54*, RATP, Direction du réseau routier, 1985, 15 p.

Roux (René), « Variations sur une demande différentielle : tarif et trafic au métro de Paris, 1948-1950 », *Revue économique*, vol. 6, n° 4, 1955, pp. 642-652.

Résultats de l'étude de l'impact de la campagne publicitaire en faveur de l'autobus menée dans la presse magazine durant les mois de mai et juin 1976, Paris, RATP, 1976, 16 p.

Résultats d'une première étude sur l'attraction des "lignes pilotes" 21, 27 et 81, Paris, RATP, 1973, 2 p.

Résultats du test des autobus confort de la ligne 38, Paris, RATP, 1976, 11 p.

Saint-Martin (Louis), « Réorganisation des omnibus et tramways de Paris », *Bulletin technologique de la société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers*, n° 4, avril 1904, pp. 217-320.

Say (Horace), *Études sur l'administration de la Ville de Paris et du Département de la Seine*, Paris, Librairie de Guillaumin, 1846, 362 p.

Scraggs (D. A.), *Bus Frequencies along a Route*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 5 p.

Servant (Louis), « L'amélioration des transports urbains, expériences françaises et étrangères », *Notes et études documentaires*, n° 4 473, 3 juillet 1978.

Smeed (R. J.) et Wardrop (J. C.), *An Exploratory Comparison of the Advantages of Cars and Buses for Travel in Urban Areas*, Londres, Road Research Laboratory, 1964, 18 p.

Smith (J. K.), *Occupancy of Private Cars, Taxis and Buses at the High Holborn-Kingsway Intersection London*, Londres, Road Research Laboratory, 1952, 6 p.

Synthèse des résultats de l'étude sur 5 projets de plans muraux autobus, Paris, RATP, 1975, 12 p.

Synthèse des résultats du test de quatre plans muraux en situation réelle, Paris, RATP,

1976, 15 p.
Test des autobus standards améliorés auprès des voyageurs : résultats, Paris, RATP, 1975, 14 p.
Test des nouveaux autobus E 110 et PR 100 auprès des voyageurs : résultats, Paris, RATP, 1975, 13 p.
Test d'un autobus à plateforme extérieure, Paris, RATP, 1975, 9 p.
Tests d'impacts des campagnes publicitaires du 1er trimestre 1976, Paris, RATP, 1976, 7 p.
Typologie de la clientèle bus, Paris, RATP, 1988, 53 p.
Vers un réseau routier rénové, Paris, RATP, 1964, 39 p.
Vibert (Paul), *La concurrence étrangère, les transports par terre et par mer*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1896-1897, 2 vol.
Zahavi (Yacov), *The Unified Mechanism of Travel (UMOT) Model*, Yacov Zahavi, 14 juin 1976, 88 p.
Zahavi (Yacov), *Traveltime budgets and mobility in urban areas*, Washington, U.S. Department of Transportation, mai 1974, 81 p.

Textes réglementaires et juridiques

Décision nº 04-D-32 du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More group France contre les pratiques du groupe Decaux, Paris, Conseil de la concurrence, 8 juillet 2004, 42 p.
Instruction professionnelle relative aux appareils de validation des tickets et coupons de cartes hebdomadaires, Paris, RATP, 1971, 12 p.
Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France, Paris, Direction régionale de l'équipement de la région Île-de-France, 2000, 236 p.
Règlement d'exploitation à l'usage des Contrôleurs, Receveurs et Machinistes, Titres 1-2-3, CGO, 1920, 96 p.

Guides

Autobus Paris, Paris, RATP, 1963.
Autobus Paris, Paris, RATP, 1979.
Autobus, Paris-banlieue, Paris, L'indispensable, *ca.* 1975.
Autobus Paris & banlieue, tracé complet des lignes d'Autobus en 8 couleurs. Plan du métropolitain en 5 couleurs, Paris, A. Leconte, 1954.
Autobus parisien, lignes intra-muros, Paris, Loterie nationale, 1950.
da Cunha (A.), de Nansouty (M.), Guillet (L.), Jarzuel (H.), Lapauze (H.) et Vitoux (G.), *Le guide de l'Exposition de 1900*, Paris, Flammarion, 1900, 540 p.
Paris-bus, Paris, Métrobus, *ca.* 1955.
Pinchard (J.), *Le compteur kilométrique parisien ou dictionnaire des rues de Paris*, Paris, Guérin et compagnie, 1890, 432 p.
Stanford's Paris Guide, Londres, Edward Stanford Ltd, 1862, 215 p.

Articles de presse

« 1.000 autobus pour la banlieue », *Le matin*, 4 février 1941.

« 54, une ligne sous surveillance », *ELL*, n° 60, mars 1983, pp. 34-37.
« A l'attention des T.C.R.P. », *Au pilori*, 1er juillet 1943.
Almereyda (Miguel), « Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janver 1915.
« Amélioration du service sur huit lignes d'autobus au centre de Paris : lignes pilotes », *BID*, septembre-octobre 1973, pp. 21-23.
« Aménagement définitif du terminus d'autobus de la gare Montparnasse », *BID*, juin-juillet 1974, pp. 40-41.
« Appareil de chauffage des omnibus de Paris », *La Nature*, n° 1 026, 28 janvier 1893, pp. 141-142.
« Application de la traction électrique par trolley automoteur à des services d'omnibus urbains et suburbains », *Revue générale des sciences pures et appliquées*, vol. 13, n° 23, 15 décembre 1902, p. 1 113.
« Aujourd'hui... l'autobus de demain », *RI*, novembre 1974, pp. 2-3.
« Autobus », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 54, n° 1 129, 10 novembre 1906, p. 699.
« Autobus », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 54, n° 1 123, 10 septembre 1906, p. 337.
« Autobus expérimental fonctionnant au gaz naturel liquéfié », *BID*, janvier 1975, pp. 35-37.
« Autobus italiens et... », *Autocar et cargo routier*, n° 326, mars 1961, p. 46.
« Autobus Million-Guiet-Tubauto », *Autocar et cargo routier*, n° 324, octobre 1960, p. 69.
« Aux lycéens et universitaires », *L'œuvre*, 24 avril 1928.
Avisse (André), « Adieu à Madeleine - Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939.
Balizet (Véronique), « Formes 92, 48, 27... partez ! », *Le Monde*, 22 janvier 1994.
Baudry de Saunier (Louis), « Le congrès interrégional du gaz des forêts », *L'illustration*, n° 4 981, 30 août 1938, p. 518.
Bellet (Daniel), « Les omnibus électriques à trolley », *La Nature*, n° 1 302, 8 mars 1902, pp. 213-214.
Benoist (Pierre), « Tandis que Paris sommeille douze lignes d'autobus sillonnent toute la nuit les rues de la capitale », *L'Auto*, 15 février 1927.
Berland (Jacques), « Dans le métro, à la recherche d'un parfum discret », *Le Figaro*, 7 juillet 1959.
Berthier (René), « Le bureau des expéditions de la STCRP », *Mon bureau*, février 1928, pp. 63-66.
Bétourné (René), « Le métropolitain résout presque à lui seul le difficile problème du transport des Parisiens », *Paris midi*, 5 mars 1941.
Boggio (Philippe), « La ligne 20 part en voyage », *Le Monde*, 18 janvier 1992, p. 25.
« BORDEAUX modernise ses transports », *Autocar et cargo routier*, n° 316, mars 1959, p. 19.
« Boulogne sur ticket », *RI*, n° 52, décembre 1981.
Bozonnat (Georges), « 58, mon autobus », *L'appel*, 7 octobre 1943.
Brunot (Henriette), « Une journée avec une receveuse de tramway de banlieue », *Le quotidien*, 18 février 1927.
Caron (Serge), « Des propositions concrètes », *L'Humanité*, 19 août 1938.
Caron (Serge), « Pour des transports pratiques, rapides et bon marchés », *L'Humanité*, 4 août 1938.
« Ce que coûte en réalité une automobile pour se rendre à son travail », *BID*, juillet 1951, pp. 12-13.

Chambers (Robert) et Chambers (William), *Chamber's Journal of Popular Literature Science ans Arts*, vol. XVII, n° 429, 1862.
« Circulation à Paris par les tramways et les omnibus », *La Nature*, n° 474, 1882, p. 78.
« Comment les hordes fascistes incendièrent un autobus place de la Concorde », *Le populaire*, 9 février 1934.
« Comment les étrangers voient Paris : promenade "en commun" avec nos visiteurs », *La liberté*, 25 septembre 1923.
« Comment on voyageait dans Paris au siècle dernier », *Je sais tout*, n° 84, 15 décembre 1911, p. 118.
Cornille, (Alix), « Le Comité des transports se prononce sur des documents incomplets », *Le populaire*, 15 mars 1939.
Corvol (Robert), « Opération sens unique pour triompher des embouteillages », *Le Parisien*, 21 août 1951.
« Couloirs réservés et sites propres », *ELL*, n° 36, janvier 1979, pp. 4.
Daniel (C.), « M. Berthelot, Secrétaire d'État aux Communications nous parle de la réorganisation de la région parisienne », *La vie industrielle*, 6 juin 1941.
« Dans les T.C.R.P. », *L'Humanité*, 10 février 1934.
Dariel (Jean-Loup), « Pour quand les autobus ? », 6 novembre 1944.
de Cornulier-Lucinière, « Voitures automobiles », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 55, n° 1 147, 10 mai 1907, p. 711.
de Fontenay (G.), « Machiniste », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 63, n° 1 281, 30 janvier 1911, pp. 105-106.
de Lesser (E.), « Quand désaffectera-t-on la "Gare de l'Opéra" ? », *L'homme libre*, 8 novembre 1926.
Delhomme (M.), « M. André Mariage est un bon père de famille », *Le cri du peuple*, 7 janvier 1941.
Denis (Claire), « Cent ans après, le bus a toujours le ticket », *Les échos*, 9 octobre 2006.
« De nouveaux couloirs de circulation », *Liaisons*, n° 180, mai 1971, pp. 16-22.
« De nouveaux couloirs pour bus à Paris ! », *Paris jour*, 26 mars 1966.
Depret (François), « Section Concorde », *Le Monde*, 21 décembre 1945.
« De quelques suggestions utiles concernant les arrêts des voitures de la S.T.C.R.P. », *L'ami du peuple du soir*, 27 avril 1931.
de Rouvres (Lucien), « Reverrons-nous l'Autobus des Théâtres ? », *Paris Midi*, 24 février 1926.
« Des autobus de nuit pour les Parisiens », *Le matin*, 19 juillet 1941.
« Des autobus pour le ravitaillement », *L'Humanité*, 15 novembre 1944.
« Des Béarnaises aux trolleybus », *Les nouveaux temps*, 5 mars 1941.
Deschamps (Jacques), « Expérience "carte orange" en région parisienne », *BID*, novembre-décembre 1978, pp. 12-19.
« Des petits sous, s.v.p. », *Le Figaro*, 9 octobre 1915.
Destutayre, « Les omnibus parisiens », *Revue du traditionnisme français et étranger*, vol. 8, juin 1913, pp. 99-101.
du Camp (Maxime), « Les voitures publiques dans la Ville de Paris », *La revue des deux mondes*, 15 mai 1867, pp. 318-352.
Duclou (Robert), « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus. Cent ans de transports parisiens », *BID*, mars 1956, pp. 1-17.
Dupoitou, « La S.T.C.R.P. sera-t-elle enfin débarrassée de M. Mariage ? », *Le cri du peuple*, 11 février 1941.

Dupoitou, « Un chef qui avait vu clair », *Le cri du peuple*, 26 mars 1941.
du Taillis (Jean), « Les omnibus d'autrefois », *La nouvelle revue*, 1902, pp. 385-396.
« En une circulaire aux préfets, M. de Monzie conseille vivement le remplacement du tramway, esclave du rail, par les trolleybus », *Le matin*, 22 août 1939.
« En voyage avec chauffeur », *Le Monde*, 22 janvier 1994.
Espitallier (G.), « Un service d'omnibus automobiles », *La Nature*, n° 1 633, 10 septembre 1904, pp. 224-225.
« Essai d'un autobus à plate-forme arrière ouverte », *BID*, septembre 1975, p. 39.
« Eurêka : le taxibus arrive ! », *Le nouvel observateur*, 2 décembre 2000.
« Evolution du système de péage sur les autobus parisiens », *BID*, septembre-octobre 1974, pp. 24-29.
« Exploitation du réseau d'autobus », *EP*, juillet 1984, p. 61.
Faidy (A.), « Les Trolleybus », *Technica*, n° 76, juin 1939, pp. 5-17.
Fargue (Léon-Paul), « Résurrection de 1900 », *L'illustration*, n° 5 087, 7 septembre 1940, pp. 5-8.
Faroux (Charles), «Trop de pétarades», *L'Auto*, 28 septembre 1943.
« Faute de sous on rend des timbres », *Le Figaro*, 23 octobre 1915.
Fontaine (André), « Autobussomanie », *Le Monde*, 30 mai 1948.
Fox (Georges H.), « Move to ban mini-bus pirates », *Western Mail*, 4 octobre 1961.
Gautier (R.), « A propos des queues sur la ligne d'autobus 110 », *Paris soir*, 24 février 1943.
Giffard (Pierre), « Londres sans Chevaux », *Le Petit Marseillais*, 28 octobre 1911.
Girardeau (Émile), « Autobus parisiens », *La revue de Paris*, 1er avril 1909, pp. 533-554.
Gitton, (Marcel), « L'augmentation des transports en échec », *L'Humanité*, 15 mars 1939.
Goldstein (Charles), « Suspensions pneumatiques au salon de Francfort », *Autocar et cargo routier*, n° 319, octobre 1959, p. 110.
Grécourt (Eugène), « Correspondances d'omnibus », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 62, n° 1 278, 30 décembre 1910, pp. 995-999.
Grimaud (Maurice), « La circulation à Paris », *Liaisons*, n° 150, mai 1968, 12 p.
« Grève des transports, footing et auto-stop à Paris », *Le Parisien*, 17 mars 1951.
Hamelin (Paul), « Ceci tuera cela ? », *L'écho des sports*, 19 novembre 1930.
Hénard (Robert), « Les omnibus », *Le magasin pittoresque*, 1er novembre 1898, pp. 346-349.
Hincker (Michel), « La T.C.R.P. disposait de 3.500 voitures en 1939. Aujourd'hui 250 autobus seulement assurent un service de voyageurs », *Combat*, 5 octobre 1944.
Holtz (Michel), « La longue boucle de la petite ceinture », *Libération*, 20 juillet 1998.
Hyb (Serge), « Bataille autour d'un privilège », *Le journal*, 27 décembre 1938.
Joubert (E.), « Revenons à l'assimilation », *Le contrôle*, vol. 3, n° 43, septembre 1926, p. 1.
Kaminagai (Yo), « Les aménagements culturels de la RATP », *Revue générale des chemins de fer*, décembre 1999, pp. 27-36.
Kolb (Jean), « Ceux qui filoutent la S.T.C.R.P. », *Police magazine*, 21 juin 1931.
Kritter (Jean), « Le nouveau statut des transports parisiens », *Autocar et cargo routier*, n° 316, mars 1959, pp. 11-13.
Labadie-Lagrave (G.), « Les omnibus de Londres », *Le magasin pittoresque*, 15 mars 1898, pp. 84-86.
« La "carte orange" et le parcours moyen des voyageurs sur le réseau d'autobus », *BID*,

novembre-décembre 1978, pp. 24-25.
« La circulation dans Paris », *Les amis de Paris*, n° 21, mai 1913, p. 594.
« La distraction d'une jeune institutrice à l'origine d'un second accident dans les "couloirs à contresens" pour autobus de la rue de Rivoli », *L'aurore*, 4 décembre 1967.
« La démarche de l'Union des tissus pour la prolongation de validité des cartes ouvrières de la S.T.C.R.P. », *La journée industrielle*, 25 décembre 1938.
« La fabrication de l'essence synthétique en France », *L'illustration*, n° 4 965, 30 avril 1938, p. XIII.
« La Farine ne prendra plus l'autobus », *Le populaire*, 2 décembre 1944.
« La grève des transports n'a guère modifié la circulation à Paris », *Excelsior*, n° 2 438, 21 mai 1920.
« La lutte contre les privilèges des couloirs de circulation. Le SNA attaque le Préfet de Police en excès de pouvoir », *L'auto-journal*, 5 mars 1964.
Langevin (Marc), « Le rôle des transports dans l'urbanisme », *BID*, février 1953, pp. 5-13.
« La rareté de la petite monnaie », *Le Figaro*, 28 octobre 1915.
« La récupération des autobus », *BID*, mai 1948, pp. 5-6.
« La Révolution "au ralenti" », *L'Écho municipal*, 8 février 1926.
« La révolution Blanc », *La vie du rail*, n° 2 335, 5-11 mars 1992.
« La T.C.R.P. va inaugurer le règne du mouchardage », *Le populaire*, 5 février 1927.
« La théorie du domaine réservé », *Combat*, 16 janvier 1964.
« L'autobus du futur : davantage de sécurité et moins de pollution », *Le Parisien*, 14 février 1991.
« L'autobus à emmarchement variable », *BID*, janvier-mars 1976, p. 10.
« La vie des lignes et des centres », *Tour d'horizon bus*, 23 septembre 2005.
« Le "balai du théâtre" », *L'intransigeant*, 26 décembre 1938.
« Le feu rouge ne la protégeait pas de l'autobus venant à contre-courant : tuée », *France soir*, 12 octobre 1967.
« Le matériel S.O.M.U.A., type OP5, mis en service au cours des années 1950 et 1951 », *BID*, juillet 1952, pp. 3-8.
« Le monopole privilégié de la S.T.C.R.P. », *Le journal du commerce*, 13 mai 1926.
« Le Métro et la T.C.R.P. resteront propriété de la Ville de Paris. Aurons-nous des autobus au gaz métallisé ? », *Aujourd'hui*, 29 janvier 1942.
« Le personnel des T.C.R.P. prêt à toute action pour obtenir l'assimilation intégrale », *L'Humanité*, 18 novembre 1927.
« Le premier omnibus automobile parisien », *Je sais tout*, n° 4, 15 mai 1905, p. 614.
Lerouge, (Nicolas), « Les autobus fantômes », *La République*, 13 octobre 1938.
« Les autobus parisiens ravitaillent la capitale », *Le matin*, 30 août 1940.
« Les Bermudes de banlieue », *L'Humanité*, 16 octobre 1990.
« Les bus 80 et 92 roulent maintenant à contre-sens avenue Bosquet (VII^{ème}) », *France soir*, 20 juillet 1965.
« Le scooter plus rapide que le taxi, la bicyclette, la voiture, le métro ou l'autobus », *France soir*, 5 octobre 1956.
« Les couloirs de circulation à contresens en accusation. Une femme est morte victime des "améliorations" de la circulation parisienne », *L'aurore*, 11 octobre 1967.
« Les expériences de l'omnibus Serpollet », *Je sais tout*, n° 1, 15 février 1905, p. 237.
« Les façons de ces messieurs de la S.T.C.R.P. », *Le Figaro*, 9 février 1927.
« Les gazogènes en service sur les autobus parisiens », *Le poids lourd*, janvier 1943.

« Les nouveaux autobus APU-53 », *BID*, mai 1954, pp. 3-6.
« Les omnibus automobiles de Londres », *Je sais tout*, n° 4, 15 mai 1905, p. 577.
« Les Omnibus et le Métropolitain », *Journal des économistes*, vol. 34, n° 6, juin 1912, pp. 529-530.
« Les omnibus électriques à Berlin », *La Nature*, n° 1 442, 12 janvier 1901, p. 106.
« Les omnibus à Paris », *La Nature*, n° 1 236, 26 juin 1897, p. 63.
« Les petits autobus bleus », *BID*, novembre-décembre 1961, pp. 3-4.
« Les premiers services d'omnibus automobiles à Paris », *Je sais tout*, n° 11, 15 décembre 1905, p. 731.
« Les "Public Relations" », *BID*, janvier 1952, pp. 5-13.
« Les relations de la T.C.R.P. », *Le journal du commerce*, 22 avril 1926.
« Les T.C.R.P. dans la bataille », *L'Humanité*, 17 février 1934.
« Les transports au quotidien : comment vit-on ses déplacements ? », *ELL*, n° 66, octobre 1983, pp. 7-22.
« Les Transports en Commun de la Région Parisienne », *La journée industrielle*, 12 juin 1936.
« Les transports parisiens de 1945 à 1948 », *BID*, janvier 1949, pp. 4-6.
« Les transports routiers autour des grandes villes », *Le journal du commerce*, 6 octobre 1932.
« Les transports urbains repartent enfin à la conquête de la rue », *Les échos*, 27 janvier 1975.
« Les travailleurs des Services Publics sont prêts à l'action résolue pour le triomphe de leurs revendications », *L'Humanité*, 18 novembre 1927.
« Le taxi parisien de demain », *L'illustration*, n° 5 268-5 269, 26 février-4 mars 1944, pp. 80-81.
« L'expérience des "pistes" pour autobus est concluante déclare la RATP après quelques jours d'essai sur les quais », *Combat*, 20 janvier 1964.
« L'extension de Paris préparée par l'organisation rationnelle des transports », *L'illustration*, n° 5 240, 14 août 1943, p. 110.
Leymarie (Martin), « L'organisation des transports de la région parisienne... ou l'épilogue d'un vieux conflit », *La France socialiste*, 15 décembre 1941.
« L'heure de la STCRP », *Le Figaro*, 21 octobre 1935.
« L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *La Nature*, n° 593, 11 octobre 1884, pp. 299-302.
« Lignes pilotes, dixième anniversaire », *ELL*, n° 68, décembre 1983, p. 25.
« L'impériale des omnibus », *La Nature*, n° 1 482, 19 octobre 1901, p. 334.
« L'Île-de-France », *L'âme du peuple*, 9 avril 1929.
« Locomotion improvisée », *L'illustration*, n° 5 084, 17 août 1940, pp. 452-453.
« L'omnibus automobile des étrangers », *Je sais tout*, n° 5, 15 juin 1905, p. 752.
« London, Motor Buses and the War », *The railway and travel monthly*, vol. 10, janvier 1915, pp. 30-33.
« L'unification des transports », *La France socialiste*, 30 décembre 1941.
Madge (Robert), « London Transport Revival Course », *Design Journal*, n° 301, janvier 1974, pp. 82-87.
Mangetout (Pierre), « Les amants diaboliques de la ligne 74 », *Libération*, 13 octobre 1987.
Maria (Léon), « La ligne P.C., une Ceinture doit être Bouclée », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 35, décembre 1935, p. 4.

Maria (Léon), « Après les décrets-lois relatifs aux transports parisiens, alors ?... Tous à pied ou tous dans le trou ?... », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 38, décembre 1938.
« M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air », *France soir*, 3 août 1972.
Merle (F.), « Les problèmes de la renaissance française. Les transports de la région parisienne peuvent et doivent s'améliorer », 2 novembre 1944.
« Microbus rapides parisiens », *Autocar et cargo routier*, n° 330, décembre 1961, p. 60.
« Mise en service de deux autobus prototypes "Confort" », *BID*, janvier 1975, pp. 46-47.
« Night buses banned after new attack », *South London Press*, 28 mai 1969.
« Ni métro, ni autobus à Paris », *Le Monde*, 15 octobre 1947.
« Nous avons gagné ! », *Paris jour*, 12 octobre 1967.
« Nouveau dépôt d'autobus à Saint-Denis (nord) », *BID*, mai 1962, p. 3.
« Nouveaux abris des lignes du réseau d'autobus de Paris », *BID*, septembre-octobre 1973, pp. 29-30.
« Omnibus et naturalisme », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 22, n° 504, 25 mars 1889, p. 161.
« Omnibus et tramways de Paris », *La Nature*, n° 348, 1880, p. 131.
« Omnibus électrique », *La Nature*, n° 1 353, 29 avril 1897, p. 350.
« Omnibus à vapeur », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 3, n° 61, 10 juillet 1866, pp. 403-404.
« Omnibus à vapeur », *L'intermédiaire des chercheurs et curieux*, vol. 3, n° 60, 25 juin 1866, pp. 367-368.
« Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n° 951-952, juillet 1967, pp. 39-70 et 41-56.
« Paris in 1851 », *Blackwood's Edinburgh Magazine*, vol. LXX, juillet-décembre 1851.
« Paris, sans taxis, a pris le métro », *Le Parisien*, 21 septembre 1951.
Parris (Matthew), « It's big, it's red and it's free. And it will save London », *The Times*, 8 février 2003.
« Pascal et les omnibus », *La Nature*, n° 1 431, 27 novembre 1900, p. 339.
Périssé (Lucien), « Omnibus automobiles pour les services de ville », *La Nature*, n° 1 392, 27 janvier 1900, pp. 140-141.
« Poisson d'avril », *ELL*, n° 62, mai 1983, p. 37.
« Popularisons le tourisme », *La presse*, 13 avril 1928.
« Pour les autobus dans Paris », *Paris projet*, n° 8, juillet 1972, pp. 60-79.
Pran (Maurice), « Pour et contre », *Le petit Parisien*, 6 décembre 1929.
« Projets d'aménagement de la région parisienne », *L'illustration*, n° 5 286-5 287, 1er-8 juillet 1944, p. 247.
« Public conveyances in Paris », *Illustrated London News*, 22 septembre 1853.
« Quai Kennedy, les automobilistes n'ont guère remarqué les nouveaux panneaux : couloir réservé aux bus », *France soir*, 4 août 1965.
Quéant (Olivier), « Pour un "code de la foule en métro" », *L'illustration*, n° 5 197, 17 octobre 1942, pp. 264-265.
« Quelques critiques sur les transports en commun », *Le matin*, 25 décembre 1938.
« Que sera l'automobilisme d'après guerre ? », *L'illustration*, n° 5 262-5 263, 15-22 janvier 1944, pp. 27-29.
« Que sera l'automobilisme d'après guerre ? », *L'illustration*, n° 5 264-5 265, 29 janvier-5 février 1944, pp. 45-48.
« Rapport établi par le Conseil d'Administration, sur l'activité de la Régie Autonome des Transports Parisiens en 1949 », *BID*, novembre 1950, pp. 5-15.

« RATP 1949-1988 : regards sur les 40 ans de l'entreprise », *EP*, janvier 1989, pp. 17-20.
« RATP-publicité : 10 ans déjà », *ELL*, n° 63, juin 1983, pp. 13-24.
Renard (Jack), « "Le cri du peuple" à Bobigny dont les habitants réclament ainsi que ceux de Drancy des autobus-navettes que l'on tarde à leur accorder », *Le cri du peuple*, 6 juillet 1943.
Sancho de Coulhac (Lorenzo), « Dénominations des stations et arrêts », *SF*, n° 27, 1998, pp. 18-23.
Sarraute (Claude), « Le bus et la manière », *Le Monde*, 22 janvier 1994, p. 5.
Servant (Louis), « L'amélioration des transports urbains », *Notes et études documentaires*, n° 4 473, 3 juillet 1978.
« Si on n'y met bon ordre la concurrence dans les transports "dominicaux" va devenir un danger », *Auto*, 30 septembre 1926.
Soulillou (Albert), « Le palefrenier de Paris », *L'illustration*, n° 5 146, 25 octobre 1941, pp. 211-214.
« Spectacles parisiens », *L'illustration*, n° 5 099, 10 novembre 1940, p. 334.
« Taxis pour la sortie... », *L'illustration*, n° 5 193, 19 septembre 1942, pp. 194-196.
« Técéerpéisme », *L'impartial français*, 16 février 1927.
« The Paris Riots. The Story of an Eyewitness », *Harper's monthly magazine*, mai 1934, pp. 704-713.
« The passing of the London horse 'bus. How it has added to the gaiety of the city », *Pall Mall Gazette*, 12 octobre 1911.
« The T.O.T. War Record », *Train Omnibus Tram*, n° 52, 17 décembre 1919, pp. 1-31.
Toscer (Olivier), « Decaux : les secrets du roi de la rue », *Le nouvel observateur*, 10 novembre 1999.
« Toujours la S.T.C.R.P. », *d'Artagnan*, 1er avril 1939.
« Toujours la STCRP », *Le gand tourisme*, septembre 1925.
« Travailleurs des transports soyez solidaires des chauffeurs de taxi », *L'Humanité*, 9 février 1934.
« Tuée par le 85 dans le "couloir" de la rue de Rivoli », *Paris jour*, 11 octobre 1967.
« Un coup de plumeau, s.v.p. », *La liberté*, 9 juin 1925.
« Une amnistie générale s'impose », *Le populaire*, 27 décembre 1938.
« Une avocate parisienne gifle un receveur de tramway », *Le petit Parisien*, 10 août 1926.
« Une conférence de M. Mariage aux Variétés », *L'œuvre*, 4 mai 1935.
« Une nécessité nationale. L'organisation rationnelle de nos transports », *L'illustration*, n° 5 272-5 273, 25 mars-1er avril 1944, p. 115.
« Un omnibus sous la pluie », *Le petit moniteur illustré*, 22 février 1885.
« Un voyage dans le "30" avec le contrôleur secret », *L'intransigeant*, 12 août 1926.
« Vers un plan de Paris », *L'illustration*, n° 5 191, 19 septembre 1942, pp. 161-164.
« Villepin dans le "cercle de confiance" », *Le Monde*, 1er juin 2005.
Vogt (Blanche), « La receveuse », *L'intransigeant*, 7 avril 1940.
« Vu dans la presse », *Tour d'horizon bus*, 13 mai 2005.
Wicker (Olivier), « Chanel a présenté sa collection "croisière" à bord de vieux bus de la RATP », *Libération*, 20 mai 2005.
« With the French Army », *The Guardian*, 18 août 1914.
Zecchini (Laurent), « Selon une étude franco-britannique les transports publics sont plus modernes à Paris qu'à Londres », *Le Monde*, 13 juin 1992.

937 références bibliographiques

Mémoire orale

Interroger la mémoire orale nous a semblé être une solution pour obtenir une vision plus proche du fonctionnement quotidien du système directement sur l'espace de voirie, tout en se gardant des différents biais de ce type de travail[1]. Les entretiens que nous avons conduits avec des retraités de la STCRP et de la RATP nous ont permis de combler certains trous que présentent les archives écrites, ceux que n'ont pas comblés les écrits inexistants de machinistes ou receveurs qui ont pourtant été parmi les principaux acteurs de cette histoire. Que ces sources orales soient une source provoquée est bien connu, mais elles n'en sont pas moins pures que les sources écrites, elles aussi résultat d'une construction sociale.

Nous avons donc d'abord conduit trois entretiens collectifs avec les pensionnaires des EHPAD de Gambais, La Queue lez Yvelines et Paris, tenus par la Mutuelle de la RATP[2]. Ces trois séances, au cours desquelles nous avons projeté des clichés sur les transports parisiens au XX^{e} siècle, nous ont permis d'engager la discussion avec le groupe des pensionnaires. Puis nous avons pu proposer à une vingtaine d'entre eux, qui semblaient les plus intéressés et intéressants pour notre travail, des entretiens individuels, que nous avons menés ultérieurement. Enfin, dans chaque établissement une séance de restitution collective a été organisée, au cours de laquelle nous avons proposé aux pensionnaires une présentation de résultats issus de cette campagne de collecte de témoignages.

Dans notre texte final, nous avons explicitement employé les témoignages des personnes suivantes, toutes anciens agents des transports parisiens ou dont le mari fut agent des transports parisiens, généralement à partir des années 1930-1940 :

- M. Boscher
- M. Chirat
- M. Dautreme
- M^{me} Fletcher
- M. Le Nay
- M. Pelser
- M^{me} Robillard
- Mme Vauvrecy
- M. Veilande

[1] Sur l'histoire orale et ses enjeux, voir notamment Robin (R.), « Récit de vie, discours social et parole vraie », *Vingtième siècle*, vol. 10, n° 10, 1986, pp. 103-110.

[2] Nous remercions ici le personnel de ces établissements pour l'accueil qu'il nous ont réservé.

Nous avons également eu un échange épistolaire avec Siné, auteur d'une campagne de publicité pour la RATP en 1953.

Discographie

– Durand (Marc) & Laplante (Bruno), *Erik Satie, Intégrale des mélodies et des chansons*, Arpège, 1985, réédition Calliope, 2000
– Le Sage (Éric), *Francis Poulenc, Intégrale de l'œuvre pour piano*, BMG France, 1998

Filmographie

Nous ne mentionnons ici que les œuvres cinématographiques citées dans notre texte et largement diffusées, la liste des autres références d'images animées – films et vidéos – ayant été dressée par dépôts (voir p. 848).

- *Charade* de Stanley Donen, 1963, 113'
- *Dangereusement vôtre* (*A View to a Kill*) de John Glen, 1985, 126'
- *L'abonné de la ligne U* de Yannick Andréi, 1964, 600'
- *La traversée de Paris* de Claude Autant-Lara, 1956, 80'
- *Le salaire de la peur* de Henri-Georges Clouzot, 1953, 141'
- *Mon oncle* de Jacques Tati, 1958, 117'
- *Playtime* de Jacques Tati, 1967, 153'
- *Trafic* de Jacques Tati, 1971, 92'

Netographie

Nous ne mentionnons ici que les sites internet auxquels nous avons emprunté explicitement une ou des références. Notons que l'autobus parisien a suscité une bien plus grande diversité de sites, nettement moins, toutefois, que son cousin londonien ou que le métro parisien.

- http://doc-iep.univ-lyon2.fr
- http://gallica.bnf.fr
- http://hippotese.free.fr/blogdocs/cr-2e-congres-chev-terr-16-12-04.pdf
- http://ipr.univ-paris1.fr
- http://latts.cnrs.fr
- http://maupassant.free.fr
- http://notre.republique.free.fr
- http://socio-anthropologie.revues.org/document125.html
- http://vads.ahds.ac.uk/
- http://vlecalvez.free.fr/carnetsathierryaout1914.html
- http://www.amtuir.org
- http://www.bcp.ca
- http://www.bloncourt.net
- http://www.citadismag.transport.alstom.com
- http://www.cnam.fr
- http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine
- http://www.developpement-durable.gouv.fr/
- http://www.ethnographiques.org
- http://www.jcdecaux-mu.fr
- http://www.lacma.org/
- http://www.leclubdesad.org
- http://www.lemondebilingue.asso.fr
- http://www.metro-pole.net
- http://www.moma.org
- http://www.navily.net
- http://www.rehsgalleries.com
- http://www.sncf.fr
- http://www.uni-paris12.fr/~creteil/
- http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/etudes.htm
- http://www.v1.paris.fr/bmo/debat/cmdebat199703/cmdebat199703-13.htm
- http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr
- http://www.worldcarfree.net

Chronologie de l'omnibus et de l'autobus à Paris et à Londres (XIX^{e}-XX^{e} siècles)

Nous présentons ici une chronologie parallèle des événements marquant l'histoire de l'omnibus puis de l'autobus à Paris et à Londres. Il ne s'agit pas de donner un primat à l'événementiel sur d'autres facteurs d'analyse, de plus long terme ou que de simples dates ne permettent pas de mettre en avant, mais de proposer quelque repères facilitant la compréhension générale de notre propos. La chronologie londonienne est moins fournie et ne constitue qu'un contrepoint.

	Paris	**Londres**
1828	Ouverture des premières lignes d'omnibus	
1829		Ouverture de la première ligne d'omnibus
1846		Création de Tilling
1851		Introduction de l'impériale
1853	Introduction de l'impériale	
1855	Ouverture de la première ligne de tramways Création de la CGO Remaniement du réseau d'omnibus	Création de la CGOL
1859		Transformation de la CGOL en LGOC
1860	Extension administrative de Paris	
1863		Ouverture de l'*underground*
1867	Ouverture de services de bateaux omnibus	
1873	Concession d'un réseau de tramways	
1879	Création de la plate-forme arrière	
1897	Concession des premiers tramways de pénétration	
1900	Ouverture du métro	
1904		Ouverture du premier itinéraire régulier par autobus
1905	Concours d'omnibus automobiles organisé par la CGO	
1906	Première vague de motorisation des omnibus	
1907	Motorisation des fiacres de la CGV	Adoption de la couleur rouge par la LGOC
1908		Jeux olympiques

	Paris	Londres
1910	Renouvellement de la concession de la CGO Baisse des tarifs des transports de surface Remaniement mineur du réseau d'omnibus	
1911	Deuxième vague de motorisation des omnibus Accident du pont de l'archevêché Introduction de matériel sans impériale doté d'une plate-forme arrière Adoption des couleurs vert et crème	
1912		L'UERL regroupe les compagnies de métro et l'essentiel des compagnies de surface
1914	Réquisition des autobus Suspension de l'exploitation du réseau routier	Réquisition d'autobus de la LGOC
1916	Reprise de l'exploitation du réseau routier	
1919		Adoption du pneumatique
1920	Conventions confiant à la STCRP la régie intéressée des transports de surface	Célébration de *Ole Bill*
1921	Relance des services spéciaux Création des services nocturnes	
1924	Jeux olympiques *Campagne des cochons* Création du laboratoire de psychotechnique de la STCRP	*London Traffic Act*
1925	Exposition des arts décoratifs Première substitution d'autobus aux tramways	
1926	Autorisation des carnets de tickets Création des brigades de contrôleurs en civil	
1928	Rapport Jayot	
1929	Georges Contenot demande la « *priorité aux voitures de transport en commun* »	
1930	Généralisation de la moulinette *intra muros*	Création des *Green Line Coaches*
1931	Exposition coloniale Introduction des Renault TN	Début de la substitution de trolleybus aux tramways
1932	Création des autocars Citroën Première mention de taxis collectifs	
1933	Création des autocars Renault	Instauration du *Board*
1934	Suppression des bateaux omnibus Suppression de la Petite Ceinture et création du PC Premier prolongement du métro en banlieue Décret-loi du 19 avril 1934 75 % des arrêts deviennent facultatifs Attaques d'autobus lors des événements du 6 février 1934	
1937	Exposition internationale Suppression du dernier tramway *intra muros* Hausse tarifaire et mobilisation des voyageurs	
1938	Décrets-lois du 12 novembre 1938 Instauration du CTP Suppression du dernier tramway *extra muros* La Préfecture de police demande le déplacement des arrêts après les carrefours	
1939	Adoption du plan Prost Tous les arrêts deviennent facultatifs Réquisition des autobus	

	Paris	Londres
1940	Suspension puis reprise de l'exploitation du réseau de surface Développement des énergies alternatives Participation d'autobus parisiens à la rafle du Vel d'hiv	
1941	Départ d'André Mariage de la tête de la STCRP Réforme tarifaire favorable au métro et supprimant la 1re classe	
1942	Fusion des transports ferré et routier sous l'égide de la CMP	
1943	Ouverture des premières lignes de trolleybus	
1944	Suspension puis reprise de l'exploitation du réseau de surface Bombardement de Championnet Épuration à la CMP	
1945	Remaniement du réseau d'autobus	
1948	Loi du 21 mars 1948 instaurant l'ORTP et la RATP	Nationalisation des transports londoniens
1950		Annonce du *Festival of Britain* en Europe
1952	Introduction des OP 5 distinguant les flux montant et descendant	Suppression du dernier tramway Inauguration de *Stockwell Garage*
1953	Campagne de la RATP confiée à Siné La RATP accepte de déplacer les arrêts après les carrefours	
1955	Plan Lafay-Lopez	
1959		Lancement du *Routemaster*
1960	PADOG	
1961	Utilisation d'autobus lors de la soirée du 17 octobre 1961 Lancement des *bus bleus*	
1962		Suppression du dernier trolleybus
1963		Premier essai de couloir réservé Publication du rapport Buchanan
1964	Ouverture du premier couloir réservé	
1965	Publication du rapport Buchanan en français Adoption du matériel standard SDAU Suppression des *bus bleus*	
1966	Mise en service d'autobus à étage Suppression du dernier trolleybus	
1967	Réforme tarifaire augmentant notamment le tarif des petits parcours	
1968	Alfred Sauvy publie *Les quatre roues de la fortune* Grèves à la RATP	Développement des couloirs réservés Mouvements de *hooliganisme*
1970	Hausse tarifaire et mobilisation des voyageurs	
1971	Disparition de la plate-forme arrière Proposition de l'APUR en vue de créer un réseau de surface en site propre Instauration du versement transport	
1972	Suppression du dernier receveur *intra muros*	

	Paris	Londres
1973	Crise énergétique Lancement des lignes pilotes Création de la cellule *Promotion du transport* à la RATP	Crise énergétique
1974	Lancement d'une politique publicitaire à la RATP	
1975	Création de la *Carte orange*	
1976	Introduction de matériel standard à plate-forme	
1977	Inauguration du tronçon central du RER	
1983		Création de la *London Travelcard*

Glossaire

Le monde des transports en commun a un vocabulaire particulier constitué de termes techniques et d'expressions courantes développées depuis le XIX^e siècle, comme dans beaucoup d'autres milieux professionnels[1]. Nous donnons ici une rapide définition des principaux termes employés dans cette thèse, sans entrer dans les détails ou les discussions suscitées par certains termes.

Accordéon : Autobus articulé.

Assureur : Machiniste dont la mission est d'assurer des remplacements d'autres machinistes en fonction des besoins sur les différentes lignes du dépôt auquel il est affecté. Les assureurs sont généralement expérimentés.

Aubette : Abri servant à l'attente aux points d'arrêt.

Baladeuse : Remorque accrochée à la motrice d'un tramway.

Balai : Dernier service.

Bandages pleins : Cercles métalliques garnis de caoutchouc plein dont étaient entourés les moyeux des roues des premiers omnibus automobiles jusqu'aux années 1930.

Bandeau : Plaque de métal ou de plastique indiquant les principaux points desservis par la ligne apposée sur les faces latérales des véhicules.

Billon : Monnaie divisionnaire ou monnaie d'appoint, le plus souvent sous la forme de pièces de bronze, de nickel ou de métaux autres que l'or et l'argent, dont la valeur nominale est nettement supérieure à la valeur réelle.

Bon de tabac : Sanction.

Buraliste : Agent chargé de la vente des billets à un guichet.

Bureau de correspondance : Abri servant à l'attente et aux correspondances entre omnibus où se trouvait un contrôleur de la CGO.

Carbonite : Aggloméré de charbon de bois et de goudron employé comme combustible dans les gazogènes.

Canton : Subdivision de la voie servant au cantonnement des véhicules y circulant

Complet : Un autobus est dit complet lorsque le nombre de voyageurs atteint le nombre maximal autorisé.

Conducteur : Terme désignant le receveur des omnibus hippomobiles, qui disparaît au profit de *receveur*, après la motorisation et la Grande Guerre.

Contrôleur :

1. Employé de la CGO chargé de délivrer les billets de correspondance dans les bureaux de correspondance et du contrôle du bon travail des conducteurs d'omnibus passant par

[1] Nous recommandons ici la consultation du très riche recueil réalisé par Pierre Perret où l'on trouve d'autres expressions, souvent très fleuries (Perret (P.), *Le parler des métiers, Dictionnaire thématique alphabétique*, Paris, Robert Laffont, 2002, pp. 970-974).

ces bureaux.
2. Employé d'une compagnie de transport en charge du contrôle des voyageurs.

Coquille : Numéro d'immatriculation interne des voitures.

Côtier : Agent de la CGO chargé de s'occuper des chevaux de renforts employés pour permettre aux omnibus de grimper plusieurs pentes dans Paris.

Course : Trajet d'un terminus à l'autre de la ligne.

Empoche : Somme d'argent appartenant à la compagnie exploitante confiée au conducteur, au receveur ou au machiniste-receveur pour lui permettre de rendre la monnaie des titres de transport et renouveler son stock de tickets.

Exploitation : Ensemble des activités de la compagnie en lien direct avec l'offre de transport.

Extra muros : En dehors de Paris *stricto sensu*

Ferrovipathe : Passionné de chemin de fer

Feuille : Document distribué aux machinistes sur lequel figurent leurs heures de travail.

Feuilliste : Agent chargé de remplir et distribuer la feuille.

Girouette : Bandeau placé à l'avant de l'autobus au niveau du toit et indiquant le plus souvent l'indice de la ligne et sa direction.

Gorgeon : Verre de vin.

Graphicage : Établissement des tableaux de marche.

Guignon : Malchance.

Habillage : Établissement des services des employés (cochers, machinistes, conducteurs ou receveurs) à partir des tableaux de marche.

Haquet : Charrette étroite, longue, dépourvue de montants latéraux servant essentiellement au transport des tonneaux.

Haridelle : Mauvais cheval squelettique

Haut-le-pied : Trajet effectué par un véhicule en dehors du service commercial, le plus souvent entre le dépôt et un des terminus de la ligne.

Hippomobile : Propulsé par la force du cheval.

Holophane : Hublot permettant l'éclairage des trémies d'accès au métro.

Hors-ligne : Machiniste qui n'est pas en roulement et change donc quotidiennement de ligne.

Inaptitude : État d'un agent incapable de tenir son poste.

Indice : Appellation d'une ligne, généralement une ou des lettres ou un nombre.

Interstation : Distance entre deux points d'arrêt.

Intra muros : A Paris *stricto sensu.*

Machiniste : Agent affecté à la conduite d'autobus. Ce terme est hérité des essais d'omnibus à vapeur qui eurent lieu à la toute fin du XIX^{e} siècle. Il remplace le terme *cocher* lors de la motorisation et est systématiquement employé dans le milieu professionnel des transports en commun parisiens.

Matinale : Premier service.

Mouche : Inspecteur en civil chargé de la surveillance des agents d'exploitation.

Nimby : Opposition locale à un projet global pour des raisons d'intérêt personnel (*not in my backyard*).

Numéros d'appel ou **numéros d'ordre** : Tickets portant un numéro et permettant de réguler la montée à bord des voyageurs en garantissant qu'elle s'opère dans leur ordre d'arrivée au point d'arrêt.

Patache : Mauvaise voiture généralement hippomobile.

Pendulaire : Un déplacement pendulaire est un déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail.

Perruque : Travail qu'un ouvrier des dépôts réalisé en fraude pour son propre compte, avec le matériel ou sur le temps de la compagnie exploitante.

Réforme : Mise hors-service d'un agent.

Régie intéressée : Système de délégation de service public dans lequel l'administration garde la responsabilité de la gestion du service, qui est effectué par une société rémunérée par des primes de gestion ou une participation aux bénéfices. Cette situation est intermédiaire entre une régie directe et une concession.

Régulation : Secteur d'activité de la compagnie exploitante visant à régler le bon fonctionnement du système en temps réel.

Relation de service : Interaction entre agent de la compagnie exploitante et voyageur.

Remisage : Action de ranger les véhicules où lieu où ils sont rangés, généralement le dépôt.

Réserve : Ensemble des assureurs d'un dépôt.

Retournement : Un véhicule procède à un retournement lorsqu'il n'effectue qu'un trajet partiel et fait demi-tour avant d'avoir rallié le terminus normal de la ligne.

Roulement : Un machiniste est en roulement lorsqu'il travaille sur une ligne attitrée.

Sergot : Sergent de ville, policier.

Serpent de charge : Données brutes ou sous forme graphique donnant le comptage des passagers montant et descendant à chaque arrêt le long d'une ligne de transport en commun pour une période fixée.

Service :
1. Liaison entre deux points.
2. Charge de travail d'un employé – cochers, machinistes, conducteurs ou receveurs – au cours de la journée. Un service peut se faire de façon continue – *service en une fois* ou *service direct* – ou être interrompu par une pause plus ou moins longue au milieu de la journée – *service en deux fois*.

Service ouvrier : Dans l'entre-deux-guerres, les services ouvriers étaient les services, arrivant avant 8 h 30 au terminus le matin en semaine, sur lesquels la 1re classe était au prix de la 2e, ce qui permettait de remplir ces véhicules sans frais supplémentaires pour les voyageurs, qui n'étaient plus contraint de payer une place de 1re pour pouvoir monter à bord.

Service partiel : Service qui n'est pas effectué d'un bout à l'autre de la ligne.

Site propre : Un transport est dit en site propre lorsqu'il dispose d'un espace qui lui est exclusivement dédié pour circuler.

Tableau de marche : Document établissant l'ensemble des déplacements des véhicules d'une ligne pour un jour donné.

Tapissière : Voiture hippomobile légère, qui, à l'origine, transportait des meubles et des tapis.

Tête de vache : Élément supérieur d'un potelet où sont indiqués le nom de l'arrêt et les lignes le desservant.

Terminus commandant : Chaque ligne possédant au moins deux terminus, la direction et la régulation de la ligne se trouvent à l'un des deux, appelé terminus commandant.

Tour : Trajet aller-retour sur une ligne. Il s'agit de deux courses.

Transbordement : Correspondance, généralement entre véhicules de transport en commun de surface. Cette appellation est courante dans la première moitié du XX^{e} siècle.

Trémie : Accès au métro émergeant sur l'espace public de voirie.

Trinckhall : Buvette.

Trolley : Dispositif d'alimentation électrique d'un véhicule à partir d'un câble aérien.

Vitesse commerciale : Vitesse moyenne utile à l'usager, c'est-à-dire rapport de la distance séparant la tête de ligne du terminus au temps mis par le véhicule en service pour la parcourir.

Voiture : Désignation des autobus par la compagnie exploitante.

Wattman : Conducteur de tramway.

Yoyo : Surnom donné aux flèches de direction latérales des autobus TN.

Sigles

ACF : Automobile club de France
ACSI : Agent chargé de la surveillance des itinéraires
ADA 13 : Association pour le développement et l'aménagement du XIII^{e} arrondissement de Paris
ADEMAS : Association d'exploitation du matériel Sprague
ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AEC : *Associated Equipment Company*
AFP : Agence France presse
AHICF : Association pour l'histoire des chemins de fer en France
AIPCR : Association internationale permanente des congrès de la route
AML : Abri métallique léger
AMTUIR : Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux
ANRT : Association nationale de la recherche technique
APTR : Association professionnelle des transporteurs routiers
APUR : Atelier parisien d'urbanisme
Aramis : Agencement en rames automatisées de modules indépendants dans les stations

BCP : Bouchard Champagne Pelletier
BHVP : Bibliothèque historique de la Ville de Paris
BID : *Bulletin d'information et de documentation*
BMO : *Bulletin municipal officiel*
BR : *British Railways*
BRT : *Bus Rapid Transit*
BTC : *British Transport Commission*

CAVP : Compagnie auxiliaire des voitures à Paris
CCTCRP : Comité consultatif des transports en commun de la région parisienne
CEA : Compagnie d'exploitation automobile
CFDT : Confédération française démocratique du travail
CFN : Compagnie des chemins de fer nogentais
CFTC : Confédération française des travailleurs chrétiens
CGO : Compagnie générale des omnibus
CGPT : Compagnie générale parisienne de tramways
CGT : Confédération générale du travail
CGTU : Confédération générale du travail unitaire
CGV : Compagnie générale des voitures de place et de remise
CIFRE : Convention industrielle de formation par la recherche
CMP : Compagnie du métropolitain de Paris
CPL : Comité parisien de la Libération

CRS : Compagnie républicaine de sécurité
CTD : Comité technique départemental
CTP : Comité des transports parisiens

DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DGAU : Direction générale de l'aménagement urbain de la Ville de Paris
DGEST : Direction générale de l'exploitation et des services techniques de la STCRP
DEA : Diplôme d'étude approfondie
DEC : Direction de l'exploitation commerciale de la STCRP
DECE : Direction des études et du contrôle de l'exploitation de la STCRP
DLR : *Docklands Light Rail*
DGRST : Délégation générale à la recherche scientifique et technique

€ : Euros
EDF : Électricité de France
EGO : Entreprise générale des omnibus
EHESS : École des hautes études en sciences sociales
EHPAD : Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
ELL : *Entre les lignes*
EP : Compagnie des tramways de l'Est parisien
EP : *Études et projets*

F : Francs
FCUTCRP : Fédération des comités d'usagers des transports en commun de la région parisienne
FEN : Fédération de l'éducation nationale
FLN : Front de libération nationale
FMA : Français musulman d'Algérie
FO : Force ouvrière
FUT : Fédération des usagers des transports

GDF : Gaz de France
GLC : *Greater London Council*
GM : *General Motors*
GNV : Gaz naturel pour véhicules
GPL : Gaz de pétrole liquéfié

IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
IAURP : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne
IFOP : Institut français d'opinion publique
INA : Institut national de l'audiovisuel
INED : Institut national d'études démographiques
INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
IRT : Institut de recherche des transports
ITT : Interruption temporaire de travail

HBM : Habitations à bon marché

LGOC : *London General Omnibus Company*
LO : Lutte ouvrière
LOTI : Loi d'organisation des transports intérieurs
LPTB : *London Passenger Transport Board*
LT : *London Transport*
LTB : *London Transport Board*
LTE : *London Transport Executive*
LRCC : *London Road Car Company*

MDB : Mouvement de défense de la bicyclette
MGT : Million Guiet Tubauto
MOSAP : Mobilisation de savoirs dans l'action publique
MTE : Matériel de traction électrique

NAG : *Neue Automobil Gesellschaft*
NF : Nouveaux francs
NSDAP : *Nationalsozialistische deutsche Arbeiterpartei*

OPHBM : Office public d'habitations à bon marché du Département de la Seine
ORTF : Office de radiodiffusion-télévision française
ORTP : Office régional des transports parisiens

P2M : Passé présent mobilité
PADOG : Plan d'aménagement et d'organisation générale
PARP : Projet d'aménagement de la région parisienne
PCF : Parti communiste
PDG : Président-directeur général
PDU : Plan de déplacement urbain
PG : Permanence générale
PKO : Place.kilomètre offerte
PLM : Paris Lyon Méditerranée
PPF : Parti populaire français
PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PS : Parti socialiste
PSU : Parti socialiste unifié
PV : Procès-verbal

RATP : Régie autonome des transports parisiens
RATVM : Régie autonome des transports de la Ville de Marseille
RER : Réseau express régional
RG : Compagnie électrique des tramways de la rive gauche
RI : *RATP Informations*
RPR : Rassemblement pour la République
RTM : Régie des transports de Marseille
RVF : Ravitaillement en viande fraîche
RVI : Renault véhicules industriels

SAT : Syndicat autonome de la traction
SAVIEM : Société anonyme de véhicules industriels et d'équipements mécaniques
SCEMIA : Société de construction et d'entretien de matériel industriel et agricole
SDAU : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France
SECAMA : Système expérimental du contrôle automatique du mouvement des autobus
SEDP : Société d'études et de développement patrimonial
SF : *Savoir faire*
SFIO : Section française de l'Internationale ouvrière
SGP : Syndicat général du personnel
SGUP : Syndicat général unitaire du personnel
SIDA : Syndrome d'immunodéficience acquise
SIMCA : Société industrielle de mécanique et carrosserie automobile
SITA : Société industrielle de transport automobile
SMIG : Salaire minimum interprofessionnel garanti
SNA : Syndicat national des automobilistes
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SOMUA : Société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie
SOFRES : Société française d'études par sondages
SOFRETU : Société française d'études et de réalisations de transports urbains
SOPACT : Société de publicité des abribus et cabines téléphoniques
SRE : Service régional de l'équipement
STA : Société des transports automobiles industriels et commerciaux
STCRP : Société des transports en commun de la région parisienne
STCUM : Société de transport de la communauté urbaine de Montréal
STIF : Syndicat des transports d'Île-de-France
STO : Service du travail obligatoire
STP : Syndicat des transports parisiens
STT : Services techniques des transports en commun de la Préfecture de la Seine
SYSTRA : Systèmes de transport

T2M : *Transport, Traffic and Mobility*
TFL : *Transport for London*
TGV : Train à grande vitesse
TNL : Tramways de Nice et du littoral
TPDS : Compagnie des tramways de Paris et du Département de la Seine
TRAX : Trottoir roulant accéléré

UDR : Union des démocrates pour la République
UFR : Utilisateur de fauteuil roulant
UITP : Union internationale des transports publics
URF : Union routière de France
UTP : Union des transports publics

VAL : Véhicule automatique léger
VFIL : Direction du contrôle des voies ferrées d'intérêt local de la Préfecture de la Seine

VK : Voyageur.kilomètre
VRGC : Véhicule routier de grande capacité

Conventions d'archives

ABUS : Archives du réseau routier de la RATP
AP : Archives de Paris
APP : Archives de la Préfecture de police de Paris
ARATP : Archives de la RATP
ASNCF : Centre d'archives historiques de la SNCF

BHVP : Bibliothèque historique de la Ville de Paris
BNF : Bibliothèque nationale de France

CAGC : Cabinet des arts graphiques du musée Carnavalet

FI : Forum des Images

INA : Institut national de l'audiovisuel

LC : Library of Congress
LMA : London Metropolitan Archives
LTML : London Transport Museum Library

MAP : Médiathèque de l'architecture et du patrimoine
MNAM : Musée national d'art moderne

NA : The National Archives of the United Kingdom

PI : Paris en images
PIAURIF : Photothèque de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
PRATP : Photothèque de la RATP

TFLAG : Transport for London Archives Group

Tables et index

Table des matières

Sommaire **7**

Introduction **11**

Introduction **13**

Chapitre préliminaire – *L'omnibus du boulevard*, un prolégomène micro-historique à l'histoire de l'autobus parisien **37**

I. Quelques « *tableaux parisiens* » ou les différentes traces de l'autobus sur les Grands Boulevards 39

A. Fiction et images, des sources premières ? 40

B. Direction et personnel, les traces de l'exploitation quotidienne 43

C. Voyageurs et décideurs, les traces laissées par les clients du système . . 46

II. Le Madeleine – Bastille, un siècle de transport public sur les boulevards . . . 50

A. L'omnibus hippomobile, une figure boulevardière 51

B. La révolution automobile et la naissance du mythe 57

C. Le Madeleine – Bastille entre apogée et déclin au cours de l'entre-deux-guerres 63

III. Le Madeleine – Bastille après le Madeleine – Bastille, depuis la Deuxième Guerre mondiale 75

A. La Deuxième Guerre mondiale et les Trente Glorieuses, de l'absence à l'enlisement 76

B. Vers un renouveau de l'autobus sur les Grands Boulevards depuis 1970 ? 85

C. Une introduction à l'histoire de l'autobus par la mythologie et l'étude de cas 92

Première partie
De la Belle Époque à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, un omnibus motorisé **97**

Chapitre 1 – Innovation, concurrence et émulation dans la mobilité parisienne, de l'ouverture du métro en 1900 à la veille de la Grande Guerre **99**

I. L'entrée dans l'ère de la mobilité motorisée à l'aube du XX^e siècle 99
A. Paris, une ville achevée ? 100
B. Le paysage modal et la mobilité avant 1900, un système à bout de souffle 104
C. L'omnibus, la pratique courante d'un réseau vieilli 111
D. La Belle Époque ou la révolution de la mobilité urbaine 137
II. De l'omnibus à l'autobus, une transition technologique en douceur 141
A. Attentisme et contestation juridique, la défense du monopole de la CGO 142
B. Innovation technique et frilosité financière, les débuts de l'omnibus automobile 145
C. Une véritable politique de l'offre, de 1910 à la Grande Guerre 153
III. De nouveaux rôles pour l'autobus dans un paysage modal refondu 162
A. Massification des transports et nouveaux rôles de l'autobus 162
B. Les premiers processus d'appropriation de l'autobus 173
C. L'autobus, élément d'un nouvel ordre de la mobilité urbaine 182

Chapitre 2 – De la Grande Guerre aux Années folles, la constitution de l'autobus comme système moderne **191**

I. La Grande Guerre, facteur de modernisation ? 191
A. Le système de l'autobus au service des troupes alliées 192
B. A l'arrière, un réseau d'autobus entré en économie de guerre 201
C. La refonte des transports de surface au profit d'une entité unique 208
II. La STCRP des années 1920, une politique de services non dénuée d'ambitions 215
A. La difficile et longue homogénéisation des réseaux 215
B. Le tournant commercial du réseau d'autobus, une révolution des années 1920 219
C. Les services spéciaux ou les nouvelles formes de souplesse de l'autobus . 222
III. Régler l'autobus sur la ville 231
A. Une activité exposée ou la force de l'opinion publique 232
B. Réguler l'attente, la montée et le voyage : l'autobus face à la massification 238
C. La ville face à la circulation automobile ou le remaniement de l'espace public par touches successives 244

D. La question des accidents, de la fiabilité des machines à celle des machinistes . . . 252
E. Quand on prêtait à l'autobus des effets structurants . . . 260

Chapitre 3 – Les années 1930, triomphe trompeur de l'autobus ? 265
I. L'expulsion des tramways de la chaussée parisienne . . . 265
A. Tramway et autobus, la rivalité de deux systèmes . . . 266
B. La substitution ou la rapide disparition du tramway . . . 272
C. Quelques comparaisons modales et internationales ou la spécificité parisienne d'un système fondé sur l'autobus et le métro . . . 283
II. Les premières contestations de l'autobus . . . 294
A. Les faiblesses intrinsèques du réseau d'autobus, entre artisanat et sédimentation . . . 294
B. Métro, autocars et taxis : l'émergence de nouvelles concurrences en région parisienne . . . 301
C. L'impossible coordination . . . 316
III. L'autobus, un mode de transport en adéquation avec la société parisienne de l'entre-deux-guerres ? . . . 332
A. Voyageurs et agents, une culture de l'autobus . . . 333
B. L'autobus face à la massification . . . 338
C. La dialectique de la modernité . . . 348
D. L'autobus parisien, enjeu des années 1930 . . . 352

Deuxième partie
L'autobus de la Deuxième Guerre mondiale aux Trente Glorieuses, du parent pauvre au *métro de surface* ? 365

Chapitre 4 – L'autobus face à la Deuxième Guerre mondiale ou les aléas d'un mode souple 367
I. L'exploitation en période de guerre, entre inventivité et opportunisme . . . 368
A. Marche, vélo et métro : le nouveau paysage modal parisien . . . 368
B. L'invention d'autobus de guerre ou l'apogée des énergies alternatives . . . 374
C. Rester mobile dans Paris occupé . . . 386
II. Quand l'autobus fait preuve de flexibilité, de la ligne Maginot à la rafle du Vel' d'hiv' . . . 393
A. Au service de l'armée française ou la prégnance de la Grande Guerre . . . 393
B. Au service de la France occupée ou l'apogée de la polyvalence . . . 395
C. Au service de la France libérée ou l'ironie de l'histoire . . . 403

III. Le dépassement des blocages antérieurs, de la fusion des réseaux à la création de la RATP 405
A. La subordination d'un autobus diminué à un métro triomphant 406
B. La création de la RATP, premier exploitant public des transports à Paris 417

Chapitre 5 – Le thème de l'enlisement ou le divorce entre autobus et modernité au cœur des Trente Glorieuses 423
I. Développement de la ville moderne et redémarrage de l'autobus 424
A. Un nouveau paradigme urbain, la ville moderne 424
B. Le retour de l'autobus : l'euphorie d'une profonde rénovation 429
II. Le décrochage de l'autobus parisien face à l'automobile 441
A. Un divorce au sein du monde automobile 442
B. L'autobus, victime de l'enrayement du système circulatoire 446
C. Quand les aménagements urbains se retournent contre l'autobus 460
III. Autobus et métro, une alliance de façade ? 469
A. La RATP, entreprise unique aux moyens limités 470
B. Marginalisation et hybridation de l'autobus 475

Chapitre 6 – Le résistible déclin de l'autobus parisien du milieu des années 1950 au milieu des années 1960 485
I. La société de l'autobus au cœur des années 1950-1960 : les à-côtés de la modernité automobile 486
A. Le petit monde de l'autobus 486
B. L'autobus, un mode perçu comme archaïque 498
II. Innovations techniques et manque de communication de la Libération au milieu des années 1960 506
A. Quand l'innovation ne suffit pas 506
B. Paris et Londres, deux réseaux originaux dans un contexte européen dominé par le tramway 520
III. Le fonctionnement laborieux du terminus de Vincennes (Château) 523
A. Pôle d'échange et difficultés de coordination 524
B. Un pôle à la merci des projets 529

Chapitre 7 – Autour de mai 1968, l'invention d'une nouvelle forme d'autobus 535
I. Les ambiguïtés du fonctionnement de la métropole parisienne, une aubaine pour l'autobus 536
A. Enlisement des autobus et fascination pour la mobilité, deux facettes d'une même société 536

B. De mai 1968 au début des années 1970, la contestation du modèle en place 541
C. Les nouveaux rôles de l'autobus urbain, mode de proximité 554
II. Les couloirs réservés, une priorité donnée aux transports en commun sur l'espace public ? 556
A. Généalogie de « *la théorie du domaine réservé* » 556
B. Les premiers couloirs, un rapide succès pour l'autobus 562
C. « *Il ne reste plus qu'à quadriller Paris de bandes réservées* » 569
D. Le couloir, une avancée dans les esprits 575
III. Nouveaux alliés et nouveaux outils : vers un système d'autobus intégré . . . 583
A. Personnel et relation de service, une transformation des métiers 584
B. A nouvelle époque, nouveau matériel 589
C. Tarification, organisation et financement : la puissance du levier tarifaire 593
D. Une modernisation visible 596
E. La construction d'un objet commercial 604
F. De l'information à la séduction, les débuts d'une politique publicitaire . 614

Troisième partie
L'autobus parisien ou les paradoxes de la souplesse 629

Chapitre 8 – Entre système et contraintes, un essai de modélisation de l'autobus parisien 631
I. L'autobus, un système urbain 633
A. Un système technique 633
B. Un système ouvert sur la ville 640
C. Un système culturel 644
II. L'autobus parisien, un système sous contraintes 648
A. Le double visage du client : puissance publique et citadins 650
B. Direction de la compagnie et agents d'exploitation, une forte implication 659
C. L'environnement parisien : des autres modes de transport à la forme urbaine 664
III. Une première évaluation de la sensibilité de l'autobus parisien : politisation, fréquentation et tarif 674
A. L'autobus, mode territorialisé plus que politisé 674
B. Une tradition libérale britannique contre une tradition interventionniste française ? Un démenti des *a priori* contemporains 679
C. Une fréquentation sensible aux brusques évolutions tarifaires 682

Chapitre 9 – L'autobus, un caméléon complexé ? 687

I. Le caméléonisme, réponse de l'autobus 688
A. Les deux formes successives de l'autobus parisien 688
B. Sociabilité, société et image sociale : les multiples dualités de l'autobus . 692
C. Crédibilité politique, ambiguïté technique et choix d'aménagement : les faiblesses de l'autobus 698
D. Influences modales, territoire et souplesse : la véritable spécificité de l'autobus 701
II. Le triple complexe de l'autobus parisien 707
A. Le complexe d'un mode routier vis-à-vis de l'automobile 708
B. Le complexe d'un transport collectif vis-à-vis du métro 711
C. Le complexe d'un objet ancien vis-à-vis de Paris et de la modernité . . . 719
III. Les formes de naturalisation de l'autobus parisien 727
A. L'autobus sur l'espace public, un mode d'interfaces 728
B. L'influence en creux de l'autobus sur la ville 741

Chapitre 10 – L'identité de l'autobus parisien, une plate-forme sur la ville 749
I. A bord : rencontres, règles et pratiques dans un espace en voie de banalisation 750
A. Un transport en commun 750
B. Règles et savoir vivre, le théâtre explicite et tacite de l'autobus 754
C. Un maître à bord ? 762
D. La banalisation de l'espace de l'autobus parisien 763
II. La constitution d'une culture de l'autobus parisien : récits, initiation et distinction 772
A. L'autobus comme objet d'histoire et de célébration ou la mémoire du réseau parisien 772
B. La nécessaire initiation du voyageur parisien 780
C. Les valeurs d'usage de l'autobus parisien, entre moralisation et plaisir . 785
III. Contrepoint : la relation fusionnelle de Londres et de ses *double deckers* . . . 791
A. A Londres, le souci du voyageur et l'initiative des agents 791
B. L'identification entre la ville et ses autobus, une force londonienne . . . 794

Conclusion 801

Conclusion 803

Sources et références 837

Sources 839
Fonds d'archives français 840

Archives nationales . . . 840
Archives de la Préfecture de police de Paris . . . 840
Archives de Paris . . . 841
Cabinet des arts graphiques du musée Carnavalet . . . 843
Centre d'archives historiques de la SNCF . . . 843
Archives de la RATP . . . 844
Archives du réseau routier de la RATP . . . 845
Centre de documentation juive contemporaine . . . 846
Fonds d'archives étrangers . . . 846
The National Archives of the United Kingdom . . . 846
London Metropolitan Archives . . . 847
Transport for London Archives Group . . . 847
London Transport Museum Library . . . 848
Fonds iconographiques français . . . 848
Bibliothèque nationale de France . . . 848
Médiathèque de l'architecture et du patrimoine . . . 848
Musée national d'art moderne . . . 849
Institut national de l'audiovisuel . . . 849
Photothèque de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France . . . 850
Bibliothèque historique de la Ville de Paris . . . 850
Forum des images . . . 850
Photothèque de la RATP . . . 852
Paris en images . . . 855
Fonds iconographique étranger . . . 856
Library of Congress . . . 856

Bibliographie **857**
Généralités . . . 858
Histoire du XX^{e} siècle . . . 858
Histoire de la société industrielle . . . 858
Histoire urbaine . . . 858
Histoire politique et des mouvements sociaux . . . 858
Histoire sociale, culturelle et des modes de vie . . . 859
Arts et loisirs . . . 859
Histoire des services publics . . . 859
Histoire du travail . . . 860
Ouvrage sur les révoltes et révolutions du XIX^{e} siècle . . . 860
Ouvrages sur la Première Guerre mondiale . . . 860

Ouvrages sur la Deuxième Guerre mondiale 861
Historiographie, méthodologie et outils 861
Historiographie et méthodologie 861
Outils 862
Iconographie 863
Sémantique 863
Urbanisme 863
Forme urbaine et pensée de la ville 863
Espace public 864
Urbanisme et transport 864
Naissance de l'urbanisme 864
Modes de vie urbains 865
Politique publique et transports 865
Urbanisme des réseaux 865
Sociologie 866
Généralités 866
Sociologie urbaine 866
Service public, usagers et relation de service 866
Analyse sociologique des systèmes de mobilité 867
Sociologie des conflits 868
Sociologie de la mobilité 868
Histoire et sociologie des techniques 868
Sociologie de la traduction 868
Histoire des techniques 869
Histoire de Paris 869
Histoire de Paris et de la région parisienne 869
Histoire de la population parisienne 870
Forme urbaine et paysage parisiens 871
Vivre à Paris 871
Grands Boulevards et presse parisienne 871
Histoire de la mobilité et des transports parisiens 872
Histoire de la mobilité 872
Histoire des transports en commun parisiens 872
Histoire des transports en commun de surface parisien 873
Histoire des modes ferrés lourds 874
Histoire de l'automobile et de l'automobilisme 875
Histoire des modes autonomes 876
Paris et ses transports pendant la Deuxième Guerre mondiale 876
Histoire des entreprises de transport et de leur personnel 877

Histoire des entreprises de transport . . . 877
Histoire du personnel des transports . . . 877
Lieux et mémoire des transports à Paris . . . 878
Communication et image de la RATP . . . 878
Histoire des transports en France et à l'étranger . . . 878
Ouvrages sur les transports en France . . . 878
Ouvrages sur les transports à Londres et en Grande-Bretagne . . . 879
Ouvrages sur les transports . . . 880
Études transnationales . . . 881
Œuvres littéraires et mémoires . . . 881
Œuvres francophones . . . 881
Œuvres non francophones en version originale ou traduites . . . 884
Mémoires, témoignages et écriture de soi . . . 884
Imprimés ayant le caractère de sources . . . 885
Rapports et discours . . . 885
Études . . . 887
Textes réglementaires et juridiques . . . 891
Guides . . . 891
Articles de presse . . . 891

Mémoire orale **899**

Discographie **901**

Filmographie **903**

Netographie **905**

Chronologie de l'omnibus et de l'autobus à Paris et à Londres (XIX^e-XX^e siècles) **907**

Glossaire **911**

Sigles **915**

Conventions d'archives **921**

TABLES ET INDEX **923**

Table des matières **925**

Table des figures **939**

Table des tableaux **949**

Index **953**

Annexes **971**

Données **973**

1 – Offre et fréquentation des omnibus et tramways parisiens de 1855 à 1890 973
2 – Fréquentation des bateaux omnibus de 1867 à 1934 975
3 – Fréquentation des lignes d'omnibus de 1899 à 1914 977
4 – Évolution du partage modal entre omnibus, tramway et métro de 1899 à 1914 979
5 – Lignes d'omnibus puis d'autobus parisiennes en 1900, 1938, 1955 et 2005 980
6 – Données techniques sur le matériel roulant de 1900 à 2000 987
7 – Fréquentation des réseaux d'omnibus, puis d'autobus, de tramway, de métro et de la ligne de Sceaux, puis du RER RATP, de 1900 à 2000 991
8 – Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation de 1900 à 1914 994
9 – Évolution de la grille tarifaire des réseaux d'autobus et de métro de 1900 à 2000 995
10 – Dates de motorisation des lignes d'omnibus de 1906 à 1912 997
11 – Évolution du poids relatif des tarifs des réseaux d'autobus et de métro dans le salaire quotidien de l'ouvrier professionnel parisien de 1913 à 1976 998
12 – Offre et fréquentation des lignes E, E^{bis} et AK de 1920 à 1939 999
13 – Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramway de 1921 à 1938 1000
14 – Liste des services spéciaux d'autobus organisés en 1921 1001
15 – Services des théâtres et de nuit créés en octobre 1921 1004
16 – Fréquentation de la ligne E le 3 juin 1922 1005
17 – Évolution de différents indicateurs d'accidentologie de 1923 à 1936 . . 1006
18 – Quelques données sur les réseaux de surface londoniens de 1933 à 1952 1007
19 – Les prolongements de métro en banlieue prévus par le plan Jayot et réalisés avant 1949 1008
20 – Transports effectués par la CMP pour le compte des autorités d'occupation au mois de juillet 1942 1009
21 – Fréquentation des réseaux d'autobus à Paris et en banlieue de 1946 à 2000 1011

22 – Évolution du prix de l'essence et des tarifs des transports en commun de 1950 à 1995 1013
23 – Évolution des tarifs d'autobus et de métro et du salaire ouvrier annuel moyen de 1950 à 1994 1014
24 – Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir de 1952 à 1993 1015
25 – Comparaison des systèmes de transport de surface européens (*ca.* 1959) 1016
26 – Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler donnée aux taxis, de 1963 à 1966 1018
27 – Détail des couloirs réservés à Paris et en banlieue de 1964 à 1991 . . . 1019
28 – Offre et fréquentation de la ligne 20 de 1967 à 1996 1021
29 – Couloirs de circulation mis en service à compter du 1er octobre 1968 . 1022
30 – Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du 29 mars 1994 1023

Graphiques complémentaires **1025**

31 – Évolution de la fréquentation des lignes d'omnibus puis d'autobus selon leur date de motorisation de 1899 à 1913 1025
32 – Évolution de la longueur du matériel roulant de 1900 à 2000 1026
33 – Évolution de la surface du matériel roulant de 1900 à 2000 1027
34 – Évolution du volume du matériel roulant de 1900 à 2000 1028
35 – Évolution de la masse à vide du matériel roulant de 1900 à 2000 . . . 1029
36 – Évolution de la masse en charge du matériel roulant de 1900 à 2000 . 1030
37 – Évolution de la vitesse maximale du matériel roulant de 1900 à 2000 . 1031
38 – Évolution de la puissance du matériel roulant de 1900 à 2000 1032
39 – Évolution de la capacité du matériel roulant de 1900 à 2000 1033
40 – Évolution du rapport entre capacité et surface du matériel roulant de 1900 à 2000 1034
41 – Évolution de la proportion de places assises de 1900 à 2000 1035
42 – Évolution de la proportion de places debout de 1900 à 2000 1036
43 – Évolution de la durée de vie des modèles de 1900 à 2000 1037
44 – Évolution du réseau de métro de 1900 à 1914 1038
45 – Quelques cartes des terminus du réseau de surface de 1902 à 2005 . . 1042
46 – Évolution des taris d'autobus et de métro rapportée au salaire mensuel ouvrier moyen de 1950 à 1994 1046
47 – Évolution de la fréquentation mensuelle et hebdomadaire des réseaux urbain et de banlieue de 1952 à 1963 1047

Textes **1051**

48 – « *L'omnibus et les émeutes.* » 1051
49 – Extrait de *L'assommoir* 1053
50 – « Un omnibus sous la pluie », *Le petit moniteur illustré*, 22 février 18851054
51 – *L'omnibus automobile* 1055
52 – Deux articles de *L'éclair* du 12 juin 1906 à propos des omnibus automobiles 1056
53 – « *Le sou du conducteur* » 1059
54 – « Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janvier 1915 1061
55 – « *La Réorganisation des Transports en Commun dans l'Agglomération Parisienne* » 1062
56 – « *En attendant l'omnibus* » 1064
57 – « Vos tickets "S.V.P." », *La lanterne*, 20 octobre 1922 1067
58 – Plainte du député républicain conservateur de l'Aveyron Gaston Roques à François Albert, ministre de l'instruction publique et des beaux arts, du 14 avril 1925 1068
59 – Affiche du Syndicat général unitaire du personnel de la STCRP appelant à la grève le 16 juin 1925 1069
60 – Une avocate parisienne gifle un receveur de tramway », *Le petit Parisien*, 10 août 1926 1070
61 – « Un voyage dans le "30" avec le contrôleur secret », *L'intransigeant*, 12 août 1926 1071
62 – « Tandis que Paris sommeille douze lignes d'autobus sillonnent toute la nuit les rues de la capitale », *L'Auto*, 15 février 1927 1073
63 – « Une journée avec une receveuse de tramway de banlieue », *Le quotidien*, 18 février 1927 1076
64 – « Salade parisienne », *La rumeur*, 23 mai 1928 1078
65 – « Ceux qui filoutent la S.T.C.R.P. », *Police magazine*, 21 juin 1931 . . 1079
66 – « *La dame de l'autobus* » 1082
67 – Réclamation adressée à Adolphe Chérioux, conseiller radical socialiste du XV^{e} arrondissement, par Robert Forestier le 30 mai 1932 1085
68 – « Le remplacement des tramways par des autobus », 1933 1087
69 – Rapport interne à la STCRP sur l'incendie d'un autobus de la ligne CD (Porte de Versailles – Gare du Nord) le 6 février 1934 1088
70 – Lettre du conseiller municipal Georges Pointel à Émile Jayot, président du CCTCRP du 22 novembre 1935 1089
71 – Proposition de Paul Fleurot, conseiller municipal socialiste du quartier du Jardin des Plantes, du 30 décembre 1938 1090
72 – « Adieu à Madeleine – Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939 1091
73 – « Faire signe au machiniste oui ! Mais où ?. . . », *L'Humanité*, 21 juin 19391093

74 – « La receveuse », *L'intransigeant*, 7 avril 1940 1094
75 – « Grandeur et servitude des autobus parisiens », *L'Illustration*, 21 septembre 1940 1095
76 – Lettre d'Henri Réol à la direction de la STCRP à propos de la fraude du 27 janvier 1941 1097
77 – Décision de Jean Berthelot, secrétaire d'État aux communications, en matière tarifaire du 17 février 1941 1098
78 – Correspondance des préfets de la Seine et de police des 15 et 17 juillet 1942 1099
79 – LA PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS AUX POINT D'ARRET DES OMNIBUS A PARIS par l'OBERBAURAT Hans HUEBS, des Tramways de Munich 1100
80 – « Section Concorde », *Le Monde*, 21 décembre 1945 1103
81 – Note interne à la CMP sur les campagnes de publicité du 11 septembre 1946 1104
82 – Rapport d'analyse de tickets par le laboratoire interne de la CMP du 21 mars 1947 1107
83 – « Autobussomanie », *Le Monde*, 30 mai 1948 1108
84 – Plainte de la maison Dujardin adressée à la direction de la STCRP à propos des dédoublement d'itinéraires du 2 février 1949 1109
85 – Plainte et enquête à propos du terminus de Vincennes (Château) en 1955 1110
86 – « *Paris Promenade (1)* » 1113
87 – Texte des papillons apposés par les agents de la RATP sur les véhicules en infraction en 1961 1115
88 – Compte-rendu de visite de Robert Bonecase, cadre du réseau routier, suite à une proposition faite à la RATP en 1966 par Michel Bernstein, du 6 janvier 1967 1116
89 – Plainte de B. Faivre au préfet de police sur le fonctionnement du réseau d'autobus du 20 août 1968 1118
90 – Plainte de l'historien Louis Chevalier au secrétaire général de la RATP Raymond Arasse du 12 décembre 1975 1120
91 – « La brigade en action », *ELL*, mars 1983 1121
92 – « La ligne 20 part en voyage », *Le Monde*, 18 janvier 1992 1123
93 – « La longue boucle de la petite ceinture », *Libération*, 20 juillet 1998 . 1125

Illustrations **1127**

94 – Les omnibus vus par Daumier 1127
95 – Quelques plans des transports de surface de 1846 à 1978 1136

96 – *Boulevard des Italiens, après-midi, effet de soleil* de Camille Pissarro (1897) 1151
97 – Vue de la plate-forme d'un autobus P2 1152
98 – Vue de la plate-forme de *Ole Bill* 1153
99 – Carte isochrone de 1921 1154
100 – Image d'essais de trolleybus dans les années 1920 1155
101 – Quelques plans des services de nuit de 1926 à 1995 1156
102 – Quelques plans du métro de 1929 à 1985 1158
103 – Affiches de LT à destination du personnel utilisant des extraits de la revue *Punch* (*ca.* 1930) 1161
104 – Action de la CGO de 1941 1162
105 – Affiches de LT à propos de l'obscurité pendant la Seconde Guerre mondiale 1163
106 – Affiches de LT à propos de l'exploitation pendant la Seconde Guerre mondiale 1165
107 – Images de la campagne de la RATP signée par Siné en 1953 1167
108 – L'utilisation des autobus comme élément de construction par l'architecte Guy Rottier (*ca.* 1930) 1169
109 – Un exemple d'utilisation de l'autobus parisien par la bande dessinée pour enfants en 1967 1171
110 – Publicité en faveur du Roissybus dans le métro en 1996 1172
112 – Extrait d'une étude sur l'insertion paysagère des couloirs d'autobus réalisée pour la RATP en 2002 1173

Compléments **1175**

113 – La préhistoire de l'omnibus, ou l'épisode des carrosses à cinq sols . . 1175
114 – Utilisation d'une analyse en composantes principales pour l'étude de la motorisation du réseau d'omnibus (1899-1914) 1179

Table des figures

1 *A la Gare de Lyon, le bus* de Brassaï (1936-1937) 13
2 Schéma chronologique des tutelles des réseaux d'omnibus, d'autobus, de tramways et de métro au XX^{e} siècle 35
3 Schéma chronologique des exploitants des réseaux d'omnibus, d'autobus, de tramways et de métro au XX^{e} siècle 36
4 L'entrée d'un omnibus Madeleine – Bastille au musée de la voiture à Compiègne, probablement le 22 juin 1934 38
5 Itinéraires des lignes E, AK et 20 à différents moments du XX^{e} siècle . . . 39
6 Vue du carrefour des boulevards Montmartre et des Italiens vers 1907-1912 42
7 *Omnibus à Paris* de Taraktowicz (1900) 55
8 *Le phonographisme futur s'offrira à nos petits-fils dans toutes les circonstances de la vie* d'Albert Robida (1894) 56
9 Un omnibus hippomobile et un omnibus automobile de la ligne E, place de la Madeleine (1912) 59
10 *LES DIFFICULTES PHOTOGRAPHIQUES – 3. PARIS – Les Boulevards sur l'Impériale de l'Omnibus* (*ca.* 1900) 60
11 Carte postale humoristique pressentant les Madeleine – Bastille à six roues (*ca.* 1907) 65
12 Fréquentation de la ligne E le samedi 3 juin 1922 67
13 Offre et fréquentation sur les lignes E, E^{bis} et AK (1921-1939) 72
14 Plan de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (*ca.* 1975) 81
15 Tarifs des trajets en autobus Saint-Lazare – Opéra et Saint-Lazare – Gare de Lyon et d'un ticket de métro comparés au salaire moyen ouvrier (1950-1994) 84
16 Indication de la suppression des services les dimanches et fêtes apposée sur une tête de vache (1966) 85
17 Offre et fréquentation sur la ligne 20 (1967-1996) 88
18 Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du mardi 29 mars 1994 de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon 90
19 Voyageurs montant et descendant sur la ligne 20 à différentes heures du mardi 29 mars 1994 de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon 91
20 Vue de la rue de Rome (*ca.* 1908) 105

21 Plan des bateaux exploités par la STCRP (1931) . . . 111
22 Plan du réseau d'omnibus en 1900 . . . 120
23 *Un bureau d'attente d'omnibus* d'Honoré Daumier (*ca.* 1850) . . . 123
24 *Bureau d'omnibus* de Jules Grandjouan (1908) . . . 124
25 « *Sous la pluie* », *Le petit moniteur illustré*, 22 février 1885 . . . 126
26 *Les omnibus* d'Eugène Cadel (1903) . . . 133
27 Plan du réseau de métro en 1914 . . . 140
28 Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation (1900-1914) . . . 141
29 Plan du métro et des lignes d'omnibus mécanisées en 1906-1907 à la fin de l'année 1907 . . . 151
30 Plan du métro et des lignes d'omnibus mécanisées en 1911-1913 à la fin de l'année 1913 . . . 158
31 Évolution des parts modales des omnibus, tramways et métro (1899-1913) . 161
32 Plans du métro et de la ligne A en 1908 et 1910 . . . 165
33 Plans du métro et de la ligne C en 1902 et 1906 . . . 166
34 Cercle des corrélations (axes 1 et 2) . . . 168
35 Projection du nuage des individus sur le plan 1-2 . . . 169
36 Évolution de la fréquentation des différentes classes rapportée à celle de 1899 et à la population du département de la Seine . . . 170
37 Plans du métro et des lignes de la classe *AB* en 1907 et 1914 . . . 171
38 Plans du métro et des lignes de la classe AH/AH^{bis} en 1907 et 1914 . . . 171
39 Plans du métro et des lignes de la classe *I* en 1907 et 1914 . . . 172
40 Plans du métro et des lignes de la classe *AN* en 1907 et 1914 . . . 172
41 Plans du métro et des lignes de la classe *AM* en 1907 et 1914 . . . 173
42 « *Les méfaits de l'autobus* », *Le petit journal*, 2 juin 1907 . . . 176
43 Repêchage de l'autobus accidenté dans la Seine le 27 septembre 1911 au pont de l'archevêché . . . 177
44 Des autobus parisiens à Stenay (Meuse) (1914) . . . 194
45 Autobus parisiens affectés au transport de troupes (*ca.* 1914) . . . 195
46 Les autobus parisiens dans la forêt de Compiègne (1915) . . . 196
47 Les autobus londoniens dans le Nord de la France (*ca.* 1914) . . . 198
48 Autobus londonien capturé par des soldats allemands en Belgique (*ca.* 1915) 199
49 Quelques images de l'inventaire des dépôts dressé en 1920 . . . 212
50 Annonce de la STCRP pour ses publicités (1931) . . . 222
51 Service des courses (*ca.* 1912) . . . 223
52 « *Un des bureaux de tourisme de la T.C.R.P.* », *La journée industrielle*, 12 juin 1936 . . . 225
53 Extraits de dépliants de la STCRP pour les Expositions de 1925 et 1937 . 231

54 Publicité pour les pneumatiques Michelin pour omnibus automobiles (1908) 234
55 Affiche de la *campagne des cochons* (1924) 236
56 Image d'un *tilting test* (1923) 248
57 Dessin satirique à propos des briseurs de grèves de la STCRP (1925) . . . 254
58 Évolution du parc et du nombre d'accidents automobiles du département de la Seine et du réseau de surface de la STCRP (1923-1936) 255
59 Évolution des différents indicateurs d'accidentologie du réseau de surface de la STCRP de 1923 à 1936 257
60 *Paris Omnibus* de Claude Flight (1923) 264
61 Plan des places du Théâtre-Français et de la Bastille (1931) 270
62 Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramways (1921-1938) 275
63 « *Les étrennes des Parisiens* », *Le petit journal*, 19 janvier 1930 277
64 Évolution du parc de matériel roulant des transports de surface du *Board* (1934-1939) 285
65 Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux de tramways et de trolleybus à Londres (1933-1952) 286
66 Essai de signalisation du point d'arrêt du PC à la porte d'Auteuil (*ca.* 1937) 292
67 Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'omnibus entre 1902 et 1938 296
68 *Le problème de la circulation* de Capy (1922) 300
69 Logo des cars Citroën 307
70 Taxis collectifs en maraude devant le point d'arrêt des tramways n° 89 (Clamart (place Hunebelle) – Hôtel de Ville) à la porte d'Orléans le 6 avril 1934 313
71 Voyageurs réglant la course d'un taxi collectif distingué par un trèfle à quatre feuilles blanc sur le pare-brise à la porte d'Orléans le 6 avril 1934 . 315
72 Différents logos du *Board* (1934) 319
73 Affiche du *Board* (*ca.* 1930) 320
74 Les lignes de surface doublant la ligne de métro n° 4 d'après les conseillers généraux Pierre Sémard et Gaston Auguet (1938) 324
75 Attendre l'autobus puis faire signe au machiniste sur les boulevards en 1938 334
76 Vue de la rue Montmartre en novembre 1930 339
77 Publicité pour Cinzano en 1938 340
78 Schémas d'une moulinette (1929) 343
79 Images d'un autobus P2 incendié lors de la manifestation du 13 octobre 1909 354
80 « *Un autobus flambe dans la nuit* », *Le populaire*, 8 février 1934 358
81 « *Les Croix de Feu raniment la Flamme* », *Le canard enchaîné*, 4 juillet 1934 359
82 Photo d'un trolleybus Vetra CS 60 tirée d'une brochure commerciale (1939) 382

83 Profil en travers pour l'insertion d'un trolleybus sur la ligne 85 (Villejuif (Asile) – Porte d'Italie) (1941) 384
84 Les autobus le long du Vel' d'hiv' (16 ou 17 juillet 1942) 399
85 *Le départ de M. Mariage* de René Dubosc (1941) 410
86 Fréquentation des réseaux de surface urbain et de banlieue (1946-2000) . . 433
87 Évolution de la répartition de la fréquentation entre réseau urbain et réseau de banlieue (1946-2000) 434
88 Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'autobus entre 1938 et 1955 435
89 Tracé du réseau d'autobus en 1938 et 1955 dans le secteur Ménilmontant – Belleville 436
90 Présentation schématique du principe de la numérotation des lignes urbaines mis en place en 1945 437
91 Schémas d'un point d'arrêt à deux couloirs (vue de dessus et vue de face) (1946) 440
92 Images de la campagne de la RATP signée par le dessinateur Siné (1953) . 444
93 Images d'une campagne publicitaire pour la Peugeot 504 (1970) 445
94 Évolution du prix de l'essence et des transports en commun (1950-1995) . . 453
95 Deux types de représentation des lignes dédoublées par des guides des années 1950 467
96 Dessin et usages du logo de la RATP (1949) 474
97 Comparaison de l'efficacité des modes (1953) 479
98 « *Vue du Terminus à la sortie du Métropolitain* » à Vincennes (Château) (1946) 481
99 Attente de l'autobus à la station *Église de Pantin* (1956) 489
100 René Lagary, machiniste et vedette de la chanson des années 1950-1960 . . 500
101 Publicité pour la desserte d'Orly (*ca.* 1961) 501
102 Photo prise par le photographe Élie Kagan au pont de Neuilly vers 21 h 30 le 17 octobre 1961 504
103 Extraits du journal télévisé de l'ORTF du 18 octobre 1961 505
104 Schéma de l'aménagement intérieur des SOMUA OP 5 (1952) 510
105 Vues de l'intérieur d'un Chausson APU 53 (1954) 511
106 Images de l'épisode des *bus bleus* (1958-1963) 514
107 Comparaison esthétique de réalisations des réseaux parisien et londonien au cours des années 1950 523
108 Plan schématique du terminus du Château de Vincennes au milieu des années 1960 524
109 Vue du projet d'aménagement du terminus de Château de Vincennes (1962) 531

110 Plan du terminus de Château de Vincennes (1963) 531
111 Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir (1952-1993) 538
112 Images de l'autobus parisien en mai 1968 543
113 Proposition d'aménagement d'Eugène Hénard (*ca.* 1905) 558
114 « *Dans dix ans, les rues seront laissées aux autobus... Les magasins seront au premier étage* », *L'assiette au beurre*, 7 mars 1908 559
115 Document de travail du voyage à Londres de la commission Lapébie (1963) 562
116 Quelques photos de couloirs à Paris (1968) 563
117 Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la Mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler accordée aux taxis (1963-1966) 565
118 Évolution du nombre et de la longueur des couloirs réservés aux autobus (1964-1991) 567
119 Étude d'aménagements en faveur de la ligne 83 (1980) 567
120 Proposition de réseau d'autobus en site propre de l'APUR (1971) 570
121 Exemples de modification d'itinéraires proposées par l'APUR en 1971 . . . 571
122 Annonce de l'introduction de services à un agent (1931) 586
123 Deux images d'autobus standards à Hanoï (1994) 590
124 Le terminus modernisé de la porte de Saint-Cloud (1971) 597
125 Logo des *Lignes pilotes* (1974) 602
126 Couverture de l'étude consacrée aux autoports par la RATP (1983) 607
127 Campagne incitant au respect des couloirs réservés (1979) 617
128 Campagne publicitaire *le Bus* (1977) 619
129 Deux exemples de publicité pour les voitures individuelles (1969-1980) . . . 620
130 Différentes publicités de la RATP liées à l'automobile (1978-1988) 621
131 Campagne publicitaire *Tu auras le ticket choc* (1983) 623
132 Vue d'*Oxford Street* (2005) 627
133 Présentation schématique du système de l'autobus parisien et des champs de force avec lesquels ce système urbain interagit au cours du XX^{e} siècle . . 649
134 Évolution des tarifs des modes de transport collectif et de la politique tarifaire (1900-2000) 678
135 Fréquentation des modes collectifs de surface en région parisienne (1900-2000) 683
136 Fréquentation du réseau ferré urbain et des modes collectifs de surface en région parisienne (1900-2000) 684
137 Évolution des tarifs des modes de transport collectif (1900-2000) 685
138 La succession des modèles acquis à plus de 100 exemplaires (1900-2000) . . 689
139 la succession des modèles acquis à moins de 60 exemplaires (1900-2000) . . 690

140 Évolution du tracé du réseau d'autobus de 1902 à 2005 dans le secteur Ménilmontant – Belleville 706
141 Évolution du tracé du réseau de métro dans le quart sud-ouest parisien entre 1936 et 1937 706
142 Recto et verso d'une photographie montrant trois receveurs et un machiniste devant un véhicule de la ligne 82/83 (Place d'Italie – Châtelet) au terminus de la place d'Italie (*ca.* 1932) 709
143 *Le balai* d'Eugène Cadel (1903) 712
144 *Le receveur a tiré trop fort sur la sonnette !...* de Mimouca (1930) 724
145 La sculpture *Time Terminus* à Londres (1999) 727
146 Évolution schématique des espaces publics de l'autobus et de la voirie au cours du XX^e siècle 729
147 Espace public et séparation des flux, l'avancée de la spécialisation du XVIII^e au XX^e siècle 732
148 *La place du Théâtre-Français* de Camille Pissarro (1898) 734
149 Différents signes de l'autobus parisien au XX^e siècle 736
150 Photos mises en scène sur un décor d'omnibus Madeleine – Bastille (*ca.* 1900) 751
151 *Un banc d'Omnibus* de Fournier (1829) 758
152 Conseils de la STCRP aux voyageurs (1931) 759
153 Conseils de la RATP aux voyageurs (1963) 760
154 Préférences déclarées quant aux places occupées à bord des autobus (1973) 768
155 Deux événements utilisant des TN à la fin du XX^e siècle 777
156 Le Madeleine – Bastille aux Folies-Bergère (novembre 1940) 778
157 Raymond Queneau, les frères Jacques et l'autobus S (*ca.* 1950-*ca.* 1980) . . 778
158 Plan des lignes PC 1, PC 2 et PC 3 (2000) 779
159 Deux images d'aubettes en banlieue (1984) 789
160 Variations contemporaines sur la plate-forme arrière (2005) 791
161 Affiches de LT (1942) 793
162 Images des autobus londoniens employés pour la promotion du *Festival of Britain* en Europe en 1950 798
163 « *Une marchande de fleurs, place de la Madeleine* », *L'illustration*, *ca.* 1914 799
164 Vue de *High Holborn Street* (2007) 800
165 L'autobus parisien au XX^e siècle, un mode hybride 812
166 Présentation schématique de l'évolution des terminus ou des derniers arrêts à Paris pour les lignes desservant la banlieue des lignes d'autobus entre 1955 et 2005 819
167 Évolution de la fréquentation des lignes d'omnibus puis d'autobus selon leur date de motorisation (1899-1913) 1025
168 Évolution de la longueur du matériel roulant (1900-2000) 1026

169 Évolution de la surface du matériel roulant (1900-2000) 1027
170 Évolution du volume du matériel roulant (1900-2000) 1028
171 Évolution de la masse à vide du matériel roulant (1900-2000) 1029
172 Évolution de la masse en charge du matériel roulant (1900-2000) 1030
173 Évolution de la vitesse maximale du matériel roulant (1900-2000) 1031
174 Évolution de la puissance du matériel roulant (1900-2000) 1032
175 Évolution de la capacité du matériel roulant (1900-2000) 1033
176 Évolution du rapport entre capacité et surface du matériel roulant (1900-2000) 1034
177 Évolution de la proportion de places assises (1900-2000) 1035
178 Évolution de la proportion de places debout (1900-2000) 1036
179 Évolution de la durée de vie des modèles (1900-2000) 1037
180 Évolution du réseau de métro (1900-1914) 1041
181 Comparaison des terminus ou derniers arrêts à Paris du réseau routier (1902-2005) 1042
182 Terminus des lignes d'omnibus (1902) 1043
183 Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (1938) 1043
184 Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (1955) 1044
185 Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (2005) 1045
186 Évolution des taris d'autobus et de métro rapportée au salaire mensuel ouvrier moyen (1950-1994) 1046
187 Évolution de la fréquentation hebdomadaire du réseau urbain (1952-1963) . 1047
188 Évolution de la fréquentation mensuelle du réseau urbain (1952-1963) . . . 1048
189 Évolution de la fréquentation hebdomadaire du réseau de banlieue (1952-1963) 1048
190 Évolution de la fréquentation mensuelle du réseau de banlieue (1952-1963) 1049
191 *Les étrangers à Paris* d'Honoré Daumier (1844) 1127
192 *Tout ce qu'on voudra* d'Honoré Daumier (1848) 1128
193 *Quand on a du guignon* d'Honoré Daumier (1848) 1129
194 *Quinze centimes un bain complet...* d'Honoré Daumier (1856) 1130
195 *Croquis parisiens* d'Honoré Daumier (1856) 1131
196 *Croquis parisiens...* d'Honoré Daumier (1858) 1132
197 *Madeleine – Bastille* d'Honoré Daumier (1862) 1133
198 *Croquis d'hiver* d'Honoré Daumier (1864) 1134
199 *Croquis parisiens* d'Honoré Daumier (1866) 1135
200 Plan du réseau d'omnibus (1846) 1136

201 Plan des réseaux d'autobus et de tramways *intra muros* (1914) 1137
202 Plan des réseaux d'autobus et de tramways *intra muros* (1928) 1138
203 Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1949) 1139
204 Indication des liaisons entre les gares parisiennes en métro et en autobus (1949) 1140
205 Plan de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (1949) 1141
206 Plan de la ligne de métro n° 9 (Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil) (1949) 1142
207 Notice explicative d'un guide du réseau d'autobus *intra muros* (*ca.* 1955) . 1143
208 Correspondances du réseau d'autobus *intra muros* (*ca.* 1955) 1144
209 Plan des lignes d'autobus *intra muros* au départ de la gare de l'Est (*ca.* 1955) 1145
210 Plan du réseau d'autobus *extra muros* (1959) 1146
211 Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1971) 1147
212 Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1976) 1148
213 Plan du réseau d'autobus *intra muros* (1978) 1149
214 Liaisons entre les principaux points *intra muros* en autobus (1979) 1150
215 *Boulevard des Italiens, après-midi, effet de soleil* de Camille Pissarro (1897) 1151
216 Vue de la plate-forme d'un autobus P2 (2005) 1152
217 Vue de la plate-forme de *Ole Bill* (2007) 1153
218 Carte isochrone du Sud du département de la Seine établie par le bureau d'études de la direction de l'extension de Paris (1921) 1154
219 Essai de trolleybus par la STCRP dans les années 1920 1155
220 Plan des services de nuit (1926) 1156
221 Plan des services de nuit (1963) 1156
222 Plan des services de nuit (1971) 1157
223 Plan des services de nuit (1995) 1157
224 Plan du métro (1929) 1158
225 Plan du métro (1949) 1158
226 Plan du métro (1969) 1159
227 Plan du métro (1973) 1159
228 Plan du métro (1985) 1160
229 Affiches de LT à destination du personnel utilisant des extraits de la revue *Punch* (*ca.* 1930) 1161
230 Action de la CGO (1941) 1162
231 Affiches de LT à propos de l'obscurité pendant la Seconde Guerre mondiale 1164
232 Affiches de LT à propos de l'exploitation pendant la Seconde Guerre mondiale 1166
233 Images de la campagne de la RATP signée par Siné (1953) 1168
234 *Architecture éphémère et de récupération* de Guy Rottier (*ca.* 1930) 1170
235 L'autobus *Bucéphale* (1967) 1171
236 Publicité en faveur du Roissybus dans le métro (1996) 1172

237 Analyse paysagère théorique (2002) 1173
238 Propositions d'aménagement (2002) 1173
239 Cercle des corrélations (axes 1 et 3) 1186
240 Cercle des corrélations (axes 2 et 3) 1187
241 Projection du nuage des individus sur le plan 1-3 1188
242 Projection du nuage des individus sur le plan 2-3 1189
243 Dendrogramme 1190
244 Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 1-2 1191
245 Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 1-3 1191
246 Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 2-3 1192
247 Classement des lignes de chaque classe par date de mécanisation 1192

Table des tableaux

1 Fréquentation des lignes E et AK (1899-1914) 59
2 Coût de trajets en autobus et métro rapportés au salaire ouvrier quotidien moyen pour différentes années (1950-1968) 83
3 Effectif des cavaleries de la CGO et de la CGV (1870-1900) 108
4 Déplacements annuels sur les lignes de la CGO par Parisien (1861-1899) . . 112
5 Déplacements annuels en transport en commun par habitant de la Seine (1899-1913) 164
6 Fréquentation des réseaux d'omnibus (puis autobus), de tramways et de métro (1913-1919) 202
7 Évolution du prix de quelques denrées industrielles intéressant les transports urbains (1913-1920) 205
8 Évolution de l'indemnité journalière de cherté de vie (1916-1918) 206
9 Parc de tramways de la STCRP au 31 décembre 1927 217
10 Parc d'autobus la STCRP au 31 décembre 1927 218
11 Évolution de l'offre et de la fréquentation des réseaux de tramways et d'autobus (1920-1927) 218
12 Avantages et inconvénients des autobus et tramways selon André Mariage (1914) 267
13 Part modale de chaque mode dans différentes villes (1935-1936) 289
14 Comparaison des carburants nationaux (1938) 377
15 Recettes du réseau de surface (1940-1943) 398
16 Consommations d'huile et de carburant occasionnées par les services spéciaux effectués pour la Préfecture de police (16-27 juillet 1942) 401
17 Évolution de la population parisienne (1954-1999) 427
18 Indicateurs du développement automobile dans le département de la Seine (1955-1962) 447
19 Indicateurs de la congestion rencontrée par le réseau urbain (1952-1962) . . 449
20 Indicateurs de la congestion rencontrée par le réseau de banlieue (1952-1962) 450
21 Évolution de la fréquentation mensuelle des réseaux urbains et de banlieue (1952-1963) 451
22 Évolution de la fréquentation hebdomadaire des réseaux urbains et de banlieue (1952-1963) 452

23 Évolution de la fréquentation des différents types de services d'autobus (1952-1963) . . . 455
24 Déplacements quotidiens en heure de pointe en région parisienne (heure de départ entre 17h et 19h) (1969) . . . 539
25 Évolution des vitesses moyennes des lignes d'autobus sur quelques couloirs réservés (1968) . . . 566
27 Offre et fréquentation des omnibus et tramways parisiens (1855-1890) . . . 974
28 Fréquentation des bateaux omnibus (1867-1934) . . . 976
29 Fréquentation des lignes d'omnibus (1899-1906) . . . 977
30 Fréquentation des lignes d'omnibus (1907-1914) . . . 978
31 Évolution du partage modal entre omnibus, tramway et métro (1899-1914) 979
32 Lignes d'omnibus parisiennes (1900) . . . 981
33 Lignes d'autobus parisiennes (1938) . . . 983
34 Lignes d'autobus parisiennes (1955) . . . 984
35 Lignes d'autobus parisiennes (2005) . . . 986
36 Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques générales . . . 988
37 Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques physiques . . . 989
38 Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques perçues par le voyageur . . . 990
39 Fréquentation des réseaux d'omnibus, puis d'autobus, de tramway, de métro et de la ligne de Sceaux, puis du RER RATP (1900-2000) . . . 993
40 Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation (1900-1914) . . . 994
41 Évolution de la grille tarifaire des réseaux d'autobus et de métro (1900-2000)996
42 Dates de motorisation des lignes d'omnibus de 1906 à 1912 . . . 997
43 Évolution du poids relatif des tarifs des réseaux d'autobus et de métro dans le salaire quotidien de l'ouvrier professionnel parisien (1913-1976) . . . 998
44 Offre et fréquentation sur les lignes E, E^{bis} et AK (1920-1939) . . . 999
45 Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramway (1921-1938) . . . 1000
46 Fréquentation de la ligne E le 3 juin 1922 . . . 1005
47 Évolution du parc et du nombre d'accidents automobiles du département de la Seine et du réseau de surface de la STCRP (1923-1936) . . . 1006
48 Évolution des différents indicateurs d'accidentologie du réseau de surface de la STCRP (1923-1936) . . . 1006
49 Évolution du parc et du nombre de lignes des réseaux de tramway et de trolleybus londoniens (1933-1952) . . . 1007

50 Évolution du parc de matériel roulant des transports de surface du LPTB (1934-1939) 1007
51 Transports effectués par la CMP pour le compte des autorités d'occupation (juillet 1942) 1010
52 Fréquentation des réseaux d'autobus à Paris et en banlieue (1946-2000) . . 1012
53 Évolution du prix de l'essence et des tarifs des transports en commun (1950-1995) 1013
54 Évolution des tarifs d'autobus et de métro et du salaire ouvrier annuel moyen (1950-1994) 1014
55 Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir (1952-1993) 1015
56 Comparaison des systèmes de transports de surface européens (*ca.* 1959) . 1017
57 Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler donnée aux taxis (1963-1966) 1018
58 Détail des couloirs réservés à Paris et en banlieue (1964-1991) 1020
59 Offre et fréquentation de la ligne 20 (1967-1996) 1021
60 Couloirs de circulation mis en service à compter du 1er octobre 1968 1022
61 Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du 29 mars 1994 (sens Saint-Lazare – Gare de Lyon) 1023
62 Évolution de la population du département de la Seine (1896-1921) 1181
63 Analyse statistique sommaire des variables (1899-1906) 1181
64 Analyse statistique sommaire des variables (1907-1914) 1182
65 Matrice des corrélations des variables (1901-1907) 1182
66 Matrice des corrélations des variables (1908-1914) 1183
67 Inertie et pourcentages d'inertie portés par les axes 1183
68 Principaux paliers entre axes classés par valeur absolue décroissante 1184
69 Coordonnées des variables sur les trois premiers axes 1184
70 Composition des différentes classes 1190
71 Projection des différentes classes sur les trois premiers axes 1190

Index

Acremant (Germaine) (1889-1986), 495
Adam (Paul) (1862-1920), 182, 183, 635, 743
Addam (Thomas), 251
Afoumado (Diane), 402
Aghion (Max), 54, 69
Aguigui (Mouna) (André Dupont, dit) (1911-1999), 546
Agulhon (Maurice) (1926), 100
Aguzou (Henri), 461, 462
Akrich (Madeleine), 640, 642, 650
Albert (François) (1877-1933), 1068
Alcadien, 79
Alexandre-Debray (Janine) (1910-2000), 80, 465, 513, 657, 747
Allain (Marcel) (1885-1969), 183
Allais (Alphonse) (1854-1905), 55, 1081, 1092
Almereyda (Miguel) (Eugène Bonaventure de Vigo, dit) (1883-1917), 207, 745, 1061
Almodóvar (Pedro) (1949), 1124
Alphand (Jean-Charles) (1817-1891), 52, 100
Alpy (Henri) (1849- ?), 58, 167
Amar (Georges) (1950), 21, 22
Ambroise-Rendu (Marc) (1929), 163
Andréi (Yannick) (1927-1987), 736
Andreu (Paul)(1938), 764
Andriveau, 1058
Anne (Jean-Louis) (1887- ?), 273
Antelmi (Valérie), 372
Apollinaire (Guillaume) (1880-1918), 183, 195, 1103, 1114
Aragon (Louis) (1897-1982), 765
Arasse (Raymond) (1912-1990), 1120
Arbellot (Simon) (1897-1965), 53, 68
Arnauld de Pomponne (Simon) (1618-1699), 1176
Arnould, 239
Aron (Raymond) (1905-1983), 498, 786
Arrivetz (Jean), 814
Ashfield (Albert Stanley, Lord) (1874-1948), 259, 319
Ashley (Wilfred) (1867-1939), 259
Attlee (Clement) (1883-1967), 422
Aubert (Georges), 152, 185
Aubrun (Juliette), 108, 109, 268
Aubry (Jean), 61, 62, 207
Aucamus (Eugène), 248, 268, 375
Audour (Jean-Pierre) (1936), 622
Augé (Marc) (1935), 19, 694
Auguet (Gaston) (1904-1986), 307, 323, 324, 329, 595
Auriol (Georges) (Jean-Georges Huyot, dit) (1863-1938), 58
Autant-Lara (Claude) (1901-2000), 338, 371
Aveline (Claude) (1901-1992), 736
Avisse (André), 43, 53, 67, 75, 751, 1091, 1092

Bacqueyrisse (Louis), 73, 74, 94, 219, 256, 271, 316, 330, 331, 348, 356, 382, 394, 409, 660
Baeyens, 1058
Baeyens (Marcel), 1058
Bail (Éric), 215–217, 230, 236, 246, 256, 258, 260, 279, 309, 326, 330, 331, 336, 337, 357, 661
Bailly (Jean-Paul) (1946), 473, 720, 756, 822
Bairnsfather (Bruce) (1888-1959), 200
Balfourier (Maurice) (1852-1933), 253
Balizet (Véronique), 773
Balladur (Édouard), 572
Balmand (Pascal), 548
Banaszuk (Jacques), 622
Bardou (Jean-Pierre), 138, 666
Barillier (Ernest-Henri) (1859-1911), 173, 175, 184
Barjansky (Michel), 744
Barjonet (Pierre-Emmanuel), 772
Barker (Theodore Cardwell) (1923-2001), 115, 118, 136, 137, 149, 203, 208,

259, 318, 341, 441, 454, 680, 681, 718, 719, 726, 749, 750, 792–795, 797, 830
Barles (Sabine), 131, 134, 184, 245, 254, 298, 299, 443, 447, 512, 537, 550
Barrès (Maurice) (1862-1923), 62
Barrett (Paul) (1944-2004), 23
Barthes (Roland) (1915-1980), 51, 92, 93, 455, 498, 549, 738, 739
Baruch (Marc-Olivier) (1957), 395, 399, 407
Bastié (Jean) (1919), 426, 428, 450
Battagliola (Françoise) (1944), 584
Baudelaire (Charles) (1821-1867), 39, 1114
Baudoui (Rémi) (1959), 20, 830
Baudrillard (Jean) (1929-2007), 615
Baudry (Stanislas) (1777-1830), 61, 114–116, 126, 129, 188, 316, 419, 540, 716, 773, 820
Baudry de Saunier (Louis) (1865-1939), 378
Bayet (Alain) (1966), 83, 1014
Bazin (Anaïs) (1797-1850), 227
Beaucire (Francis), 806, 807
Beaujouan (Isabelle), 367, 390–392, 395, 398, 403, 406, 418
Beck (Harry) (1903-1974), 783
Becker (Howard) (1928), 786, 822
Bécourt-Foch (Colette), 460
Bédouin (Armelle), 110, 217, 975
Begue (Pascal), 337, 457, 491, 551
Belet (A.), 297, 327
Belgrand (Eugène) (1810-1878), 100
Belhoste (Bruno) (1952), 428
Belin (Roger) (1916), 87, 545
Bellanger (Emmanuel) (1972), 274
Bellet (Daniel) (1864-1917), 146
Beltran (Alain), 227
Belu (René), 17
Ben-Akiva (Moshe), 745
Benedetti (Jean) (1902-1979), 472
Benjamin (Walter) (1892-1940), 43, 55, 94, 165, 757, 788
Benoist (Philippe) (1813-1905), 731
Benoist (Pierre), 228, 229, 463, 1075
Benz (Karl) (1844-1929), 146
Béraud (Jean) (1849-1935), 78, 731
Bergerot, 174
Berland (Jacques) (1914), 483
Bernard (Jean-Claude), 68
Bernard (Jean-Pierre), 549
Bernhardt (Sarah) (1844-1923), 55
Bernstein (Michel), 1116
Berstein (Serge) (1934), 353, 354, 357, 358
Berthelot (Jean) (1897-1985), 320–322, 324, 369, 373, 382, 383, 385, 389, 395, 396, 406–410, 412–415, 418, 419, 469, 595, 652, 840, 1098
Bertier (René), 256
Bertho (Catherine), 139
Bertin (Jean) (1917-1975), 668
Berton (Claude), 665
Béru (Laurent), 367, 417, 418
Bervialle (Zizon), 77
Besson (F.), 465
Bétourné (René), 372, 412, 414
Bezançon (Xavier) (1954), 653
Bichelonne (Jean) (1904-1944), 433
Bieber (Alain), 539
Bienvenüe (Fulgence) (1852-1936), 291, 490, 540, 665, 721
Bigey (Michel), 281, 448, 502, 519, 539, 540, 549, 555, 637, 744, 820
Billecocq (Pierre), 678
Billecocq (Pierre) (1921-1987), 573, 615
Billy (André) (1882-1971), 54, 68, 778
Bindi (Armand), 665
Blanc (Christian) (1942), 473, 663, 783, 839
Blanc (Jean-Noël) (1945), 426
Blanchard (Antoine) (1910-1988), 78
Blanchard Jerrold (William) (1826-1884), 793, 794
Blandelet, 542
Blasco Ibañez (Vicente) (1867-1928), 61
Bléreau (Jean), 78
Blier (Bernard) (1916-1989), 756
Bloch (Marc) (1886-1944), 39, 40, 332, 829
Blum (Léon) (1872-1950), 211
Bly (P. H.), 518
Bocquet (Denis) (1970), 633
Boggio (Philippe) (1949), 89, 1124
Boileau (Nicolas) (1636-1711), 773, 775
Boissonnet (Louis), 465
Boitard (Eugène), 115

Bollée (Amédée) (1844-1917), 147
Boltanski (Luc) (1940), 24, 549, 624
Bonafoux (Pascal) (1949), 614
Bonecase (Robert), 1116, 1117
Bonilla (Mario), 426
Bonin (Hubert) (1950), 828
Bonnefoy-Sibour (Adrien) (1881-1966), 355
Bonnevay (Laurent) (1870-1957), 353
Bonnier (Louis) (1856-1946), 104
Bopp (Léon) (1896-1977), 52, 53, 179, 667
Borzeix (Anni), 613
Boscher (1908), 346, 404, 495, 899
Bouchet (Ghislaine), 107, 108, 152
Boudou (Anne), 197, 666
Bouffilh (Raymond), 126, 268
Boulanger (Ernest) (1831-1907), 132, 662
Bourdé (Guy) (1942-1982), 337
Bourdieu (Pierre) (1930-2002), 475, 708, 832
Bourgoin (Maurice) (1925), 574, 579, 601
Bourvil (André Raimbourg, dit) (1917-1970), 371
Boutet (Daniel), 537
Bouthillier (Yves) (1901-1977), 407, 409
Bouvet (Laurent) (1968), 786
Bouvier (Pierre) (1938), 130, 135, 189, 190, 443, 493, 641, 723, 751
Bowen (Elisabeth) (1899-1973), 796
Boy (Daniel), 546
Boyer (Denis), 83, 996, 1013, 1014
Brandon (Raoul) (1878-1941), 314
Brassaï (Gyula Halász, dit) (1899-1984), 13–15
Braudel (Fernand) (1902-1985), 30
Bréheret, 82
Brésard (Marcel), 425
Bressand (Jean-Marie) (1919), 53
Bret, 230
Breton (André-Yves), 465, 577
Brillié (Eugène) (1863- ?), 150, 638, 709, 1058
Brisabois (René) (1885- ?), 216
Broder (Albert), 308, 368, 429
Brousse (Paul) (1844-1912), 175
Brucker (Yvonne), 584
Brunel (Julien) (1980), 284
Brunerye (Fernand), 376, 377
Brunhes (Jean) (1869-1930), 189
Brunot (Henriette), 334, 1077
Bryant (I.), 458
Buchanan (Colin) (1922-2006), 456, 550, 562
Bucher, 431
Burch (Noël), 831
Burrin (Philippe) (1952), 391, 397
Bussière (Amédée) (1886-1953), 402, 1099
Bussy (André), 680

Cadel (Eugène) (1860-1940), 133, 712
Cadet-Lablague, 751, 1091
Caire (César) (1861-1930), 157, 178
Callon (Michel) (1945), 640, 650, 806
Calmette (Gaston) (1858-1914), 1058
Camescasse (Ernest) (1838-1897), 137, 145
Capillon (Micheline), 38, 487
Capy (Marcel Capy, dit) (1865-1941), 300
Carco (Francis) (Francis Carcopino-Tusoli, dit) (1886-1958), 788
Carmet (Jean) (1920-1994), 589
Carmona (Michel) (1940), 598
Caron (François) (1931), 17, 101, 102, 106, 109, 118, 233, 253, 304, 375, 456, 485, 589, 634, 637, 665, 673, 689, 767, 782, 811
Caron (Serge), 301, 329
Carré (Jean-René) (1940), 666
Carrière (Bruno) (1954), 109, 150, 290
Carteret, 1058
Carteret (Félix), 117
Castellaz (Louis), 70, 73, 216, 275
Castells (Manuel) (1942), 549, 831
Castex (Jean) (1942), 671
Cavaillé (Marcel) (1927), 568, 625
Cavaillé (Maurice) (1927), 678
Cavillon (Pierre), 447, 456
Cazes (Charles), 71, 307
Cebron de Lisle (Philippe), 102, 106, 637, 665, 673, 782, 811
Celati (Jean-Louis) (1952), 447, 456
Céline (Louis-Ferdinand) (Louis-Ferdinand Destouches, dit) (1894-1961), 69
Chaban-Delmas (Jacques) (Jacques Delmas, dit) (1915-2000), 284, 540
Chadwick (Edwin) (1800-1890), 117
Chadych (Danielle), 731
Chalandon (Albin) (1920), 555
Chamant (Jean) (1913), 545, 593

Chambe (René) (1889-1983), 62
Chambers (Robert) (1802-1871), 792, 794
Chambers (William) (1800-1883), 792, 794
Chamier (Frederick) (1796-1870), 116
Chanaron (Jean-Jacques) (1950), 138, 666
Chanuc (Lucien), 146, 147
Charlier (Jean-Michel) (1924-1989), 721, 1171
Charmelot, 715
Chaslin (François) (1948), 541
Château (René) (1906-1970), 411
Chatriot (Alain), 66, 213
Chatzis (Konstantinos) (1963), 118
Chauffier (Elisabeth), 663, 664
Chausse (Émile) (1850-1941), 221, 275
Chautemps (Camille) (1885-1963), 320, 354, 677
Chauveau (Agnès) (1965), 551, 829
Chavardès (Maurice) (1924-2005), 353
Chénard (Alain) (1937), 32, 820
Chérioux (Adolphe) (1857-1934), 164, 292, 1085
Chérioux (Jean) (1928), 573, 578, 612
Cherki (Eddy), 551, 553, 593, 595
Chevalier (Fabienne), 209
Chevalier (Louis) (1911-2001), 50, 424, 425, 428, 446, 447, 468, 486, 590, 1120
Chevalier (Michel) (1806-1879), 118
Chevandier (Christian), 826
Chiappe (Jean) (1878-1940), 243, 273, 354, 355, 359
Chirac (Jacques), 595
Chirac (Jacques) (1932), 654, 678, 818
Chirat (1910), 394, 496, 899
Choay (Françoise) (1925), 18
Chombart de Lauwe (Paul-Henry) (1913-1998), 672
Christophe (Georges Colomb, dit) (1856-1945), 43, 127
Citroën (André) (1878-1935), 305–307
Clary (Justinien) (1860-1933), 230
Claude (Viviane), 103, 209
Claudon (René) (1892-1958), 417, 418
Claval (Paul) (1932), 397
Clavel (Alain), 39, 69, 437, 781, 823, 980, 988, 997
Claverie (Madeleine), 584
Clemenceau (Georges) (1841-1929), 55
Clochard (Fabrice), 489
Cohen (Albert) (1895-1981), 796
Cohen (Evelyne) (1950), 215, 279, 661
Cohen (Jean-Louis) (1949), 428
Coing (Henri) (1936), 611
Colet (Louise) (1810-1876), 476
Colibeau (Raymond) (1917), 49
Collin (Lucien), 752
Colomb (Christophe) (1451-1506), 557
Combeau (Yvan), 354, 678, 754
Constant (Victor) (1869-1953), 230
Contenot (Georges) (1868-1948), 70, 263, 264, 348, 354, 558, 679
Coppe (Aurélie), 819
Coppée (François) (1842-1908), 129, 130, 180, 1059
Corbin (Alain) (1936), 40, 103, 145, 190
Cornille (Alix) (1891-1949), 325
Cornudet (Honoré) (1861-1938), 104, 209
Corvol (Robert), 456, 466
Cosandai (Philippe), 89
Costantini (Pierre) (1889-1986), 390
Coullaud (Christian), 17
Courteline (Georges) (Georges Moinaux, dit) (1858-1929), 777, 778
Courty (Guillaume), 194, 245
Coutinho (Leonor) (1947), 467, 569
Couton (Marie-France), 88
Couvrat-Desvergnes (Marie) (1977), 577
Cresp (Émile) (1877-1950), 74, 322, 329
Crivello (Maryline) (1962), 828
Crozier (Michel) (1922), 613
Cudahy (Brian J.), 149, 182, 288
Curtis (Colin), 247, 795
Cuvinot (Louis Joseph) (1837-1920), 132
Cuénot (Henri) (1863-1937), 146, 148

d'Ornano (Michel) (1924-1991), 722
da Cunha (A.), 123
Daeninckx (Didier) (1949), 505
Daladier (Édouard) (1884-1970), 328, 335, 337, 354, 394
Dalí (Salvador) (1904-1989), 697
Daniel (C.), 410, 412
Darbéra (Richard) (1948), 594
Dard (Olivier), 419
Dariel (Jean-Loup), 431
Darmon (Pierre) (1939), 62, 203, 206, 207
Darracq (Alexandre) (1855-1931), 152

Daumas (Maurice) (1910-1984), 101, 290, 823
Daumier (Honoré) (1808-1879), 50, 121, 123, 127, 693, 1092, 1127–1135
Dausset (Louis) (1866-1940), 176, 178, 179, 237, 261, 281
Dautreme, 492–494, 899
Dautry (Raoul) (1880-1951), 325, 409
Day (John R.), 117, 199, 200, 203
de Balzac (Honoré) (Honoré Balzac, dit) (1799-1850), 55, 58, 131
de Beauvoir (Simone) (1908-1986), 1124
de Bénouville (Pierre) (1914-2001), 88
de Bouschet de Sourches (Jean), 1176, 1177
de Certeau (Michel) (1925-1986), 21, 688, 828, 829
de Champclos (David), 1058
de Charrette, 146
de Châteaubriant (Alphonse) (1877-1951), 409
de Combret (François) (1941), 595, 678
de Cornulier-Lucinière, 146
de Ferrière le Vayer (Marc) (1957), 614, 666
de Fontenay (G.), 187
de Freycinet (Charles) (1828-1923), 133
de Ganay (E.), 1058
de Ganay (Valentine), 720
de Gaulle (Charles) (1890-1970), 427, 544, 698
de Kock (Paul) (1793-1871), 121, 122
de La Fontaine (Jean) (1621-1695), 386
de La Hodde (Lucien) (1808-1865), 116
de Lesser (E.), 269
de Letre, 260
de Maupassant (Guy) (1850-1893), 52, 115, 118, 134, 184, 251, 750–752, 787
de Moncan (Patrice) (1948), 42, 52, 54, 56, 68
de Montesquieu (Charles) (1689-1755), 773
de Monzie (Anatole) (1876-1947), 321, 382, 394, 406
de Nansouty (Max) (1854-1913), 123
de Nerval (Gérard) (Gérard Labrunie, dit) (1808-1855), 1114
de Régnier (Henri) (1864-1936), 233
de Rouvres (Lucien), 228, 229
de Selves (Justin) (1848-1934), 678
de Villepin (Dominique) (1953), 695
de Vilmorin (Louise) (1902-1969), 589, 788, 1113
de Zuylen (Étienne) (1860-1934), 1058
Déat (Marcel) (1894-1955), 388
Debré (Michel) (1912-1996), 776, 777
Decaux (Jean-Claude) (1937), 239, 598, 599, 741, 799
Defente (Denis) (1950), 62
Degornet (R.), 495
Dekindt (Jean), 25, 606
Delage (Jean) (1893-1992), 258
Delaisi (Francis) (Delaisi (François-Almire), dit) (1873-1947), 226
Delanney (Marcel) (1863-1944), 1061
Delanoë (Bertrand) (1950), 575, 679, 817
Delarue (A.), 1070
Delassus (Adrien) (1982), 86, 89, 517, 560, 589, 590, 593, 769, 790
Delaunay (Maurice) (1901-1995), 389
Delavenne (Georges) (1875-1945), 221, 261, 273, 306, 314
Delessert (Gabriel) (1786-1858), 106
Deloche (Robert) (1909-1988), 527
Delormel (Lucien) (1847-1899), 752
Delouvrier (Paul) (1914-1995), 539, 540, 554
Demaskaya (Yulia), 386
Demey (L.), 527
Demory (Jean-Claude) (1943), 69, 339, 359
Demouzon (Alain) (1945), 747, 752, 778
Denis (Claire), 737
Depaule (Jean-Charles) (1945), 671
Depecker (Loïc), 187, 708
Depret (François) (1915), 1103
Derain (Lucie), 339
Dérens (Jean) (1943), 102, 106, 637, 665, 673, 782, 811
des Isnards (Charles) (1876-1964), 326, 354
Desabres (Pascal), 135, 140, 712, 715
Descaves (Gérard), 814
Desportes (Marc) (1961), 184, 190, 557, 581, 694, 699, 720, 733, 787
Desproges (Pierre) (1939-1988), 5
Destutayre, 114, 773
Desyllas (Jake), 753

Devillers (Louis) (1895-1967), 415, 461, 462
Dewerpe (Alain), 666, 712
Dherbécourt (Joseph) (1865-1939), 165, 174
Dickens (Charles) (1812-1870), 117
Didon (Nicolas), 261, 302, 372
Dimanche (Renée), 529
Divall (Colin) (1956), 830
Doisneau (Robert) (1912-1994), 89, 1123
Domenach (Olivier) (1951), 488
Dominati (Jacques) (1927), 91, 92
Doriot (Jacques) (1898-1945), 409
Doser (Paul) (?-1977), 725
Dosse (François) (1950), 829
Doublet (Maurice) (1914-2001), 573, 578, 605, 612, 716, 746
Dreyfus-Armand (Geneviève), 546
Druon (Maurice) (1918), 572
Du Camp (Jules) (Jules-François Lecomte, dit) (1814-1864), 116
du Camp (Maxime) (1822-1894), 108, 114, 353, 773
du Crest (Thierry) (1973), 577
du Taillis (Jean), 114, 141, 773
Dubedout (Hubert) (1922-1986), 32
Dubois (Nicolas), 709, 761
Dubois de Carratier (Laurent), 211
Dubosc (René), 410
Ducatel (Louis) (1902-1999), 464
Duclaux (Stève), 89
Duclos (Jacques) (1896-1975), 356
Duclou (Robert), 438, 773, 774, 776, 799
Ducoin (Daniel), 814
Dufresne (Diane) (1944), 624
Duhamel (Yves), 655
Duleau, 46
Dumond (Lionel), 150, 233
Duparc (Adolphe) (1857-1946), 752
Dupuy (Gabriel) (1941), 631, 672, 706, 710, 730
Dupuy (Jean-Pierre) (1941), 697
Durand (Marc), 1055
Durand-Ruel Snollaerts (Claire), 1151
Durkheim (Émile) (1858-1917), 25
Duval-Arnould (Louis) (1863-1942), 149, 150, 153, 157, 159, 164, 175, 176, 179, 186, 674, 1058
Einaudi (Jean-Luc) (1951), 503, 504
El Gammal (Jean), 107, 179, 349, 665, 713, 720, 721, 726, 733, 735, 736, 786–788
Elborough (Travis) (1973), 113, 115, 200, 522, 795
Elliot (John) (1898-1988), 521
Emirian (Linda), 530
Esbester (Mike), 258
Escudier (Paul) (1858-1931), 174, 175, 177, 178, 184, 693, 743
Espitallier (Georges) (1849-1923), 146
Essel (Jacques) (?-2004), 546
Etchegoyen (Alain) (1951-2007), 5
Étienne (Eugène) (1844-1921), 133
Évain (Emmanuel) (1864-1944), 148, 150, 157
Eveno (Patrick) (1947), 52

Faber (Paul) (1896-1976), 464
Fabien (Jacques), 113
Faivre (B.), 1118, 1119
Fallet (René) (1927-1983), 447, 449
Fargue (Léon-Paul) (1876-1947), 60, 125–127, 179, 338, 349, 371, 372, 726, 733, 761, 764, 765, 788
Faroux (Charles) (1872-1957), 380
Fauconnier (Marcel) (1897-1965), 446, 713
Faure (Alain) (1949), 20, 101, 102, 106, 109, 112, 645, 665, 830
Fauvin (Françoise), 1013
Febvre (Lucien) (1878-1956), 828
Fernand-Laurent (Camille) (1889-1949), 273, 291, 302
Fernand-Nivoit (G.), 316, 350
Ferré (Léo) (1916-1993), 486
Ferrer (Francisco) (1859-1909), 354, 754
Feydeau (Georges) (1862-1921), 55, 252, 595, 761
Fiancette (Eugène) (1881-1949), 322
Fichaux (Louis), 77
Finck, 369
Fiquet (René) (1879- ?), 79, 241
Fiterman (Charles) (1933), 677
Fitzner (Pascal), 67, 280, 290, 298, 336, 337, 342, 367, 369, 383, 388, 391, 394, 397, 401, 402, 404, 406, 411
Flaubert (Gustave) (1821-1880), 476
Fleming (Rae) (1944), 121, 139

Fletcher, 502, 899
Fleurot (Paul) (1874-1946), 1090
Fleury (Antoine), 694
Flight (Claude) (1881-1955), 263, 264
Floner (Marcel), 382, 385, 386
Flonneau (Mathieu) (1971), 16, 17, 42, 55, 65, 68, 75, 80, 82, 86, 101, 138, 148, 159, 183, 184, 197, 199, 231, 245, 266, 270, 274, 293, 299, 308, 309, 311, 312, 315, 332, 370, 388, 416, 425, 432, 434, 441, 445, 447–449, 466, 468, 507, 512, 517, 535, 539, 541, 549, 551, 554, 557, 559, 560, 566, 569, 576, 577, 666, 703, 705, 710, 726, 749, 769, 775, 807
Florent-Matter (Eugène), 70
Flouret (Marcel) (1892-1971), 404
Foch (Ferdinand) (1851-1929), 194
Fontaine (André) (1921), 726, 780, 1108
Fontanon (Claudine) (1949), 290, 292, 305, 307, 311, 312
Foot (Robin), 491
Forestier (Jean Claude Nicolas) (1861-1930), 233
Forestier (Robert), 1085
Foster (Norman) (1935), 723, 733
Foucaud (Léopold), 117
Foucault (Michel) (1926-1984), 96, 643, 644, 647, 822
Fouchier (Vincent), 426
Fouinet (Ernest) (1799-1845), 50, 55, 742, 755
Fouquet (Nicolas) (1615-1680), 1176
Fourastié (Jacqueline) (1937), 998
Fourastié (Jean) (1907-1990), 424, 551, 998
Fourcade (Jean-Pierre) (1929), 678
Fourcaut (Annie), 20, 86, 261, 274, 308, 317, 517, 560, 666, 769, 830
Fournel (Victor) (1829-1894), 126, 128, 130
Fournier, 758, 848
Fox (Frances A.), 458
Frain de la Gaulayrie (Vianney) (1955), 747
France (Anatole) (Jacques Anatole Thibault, dit) (1844-1924), 134, 179, 775
Franquin (André) (1924-1997), 623
Frantz (Anaïk), 789
Frappa (Jean-José) (1882-1939), 1078
Frédéric-Dupont (Édouard) (1902-1995), 553
Freeman (Michael), 830
Fribourg, 709
Fridenson (Patrick) (1944), 66, 138, 177, 183, 213, 253, 304, 307, 666
Friedberg (Erhard) (1942), 613
Froment-Meurice (Henri) (1863- ?), 221, 237
Fromental (Jean-Luc) (1950), 623
Frontaura (Carlos) (1834-1910), 725
Frontisi (Claude) (1955), 722
Fusier (Léon) (1851-1901), 127

Gabin (Jean) (Jean Moncorgé, dit) (1904-1976), 371
Gaboriau (Philippe), 137, 443, 488, 546
Gagne, 327
Gaillard (Gilbert) (1905-1944), 375
Gaillard (Marc) (1937), 54, 92, 110, 114
Gainsbourg (Serge) (Lucien Ginsburg, dit) (1928-1991), 624
Galine (Louis) (1864- ?), 248, 268, 375
Gallieni (Joseph) (1849-1916), 197
Gallois (Louis), 388
Galopin, 1113
Garchery (Jean) (1872-1957), 70
Garcia (Patrick) (1958), 828
Garçon (Anne-Françoise), 752
Garden (Maurice), 557
Gardey (Delphine), 256
Gardner (Kevin), 626, 719
Gaudin (Jean-Pierre) (1944), 104, 209
Gautier (Axel), 819
Gautier (R.), 372
Gegner (Martin), 116
George V (1865-1936), 200
Germain Martin (Louis) (1872-1948), 409
Gérôme (Noëlle), 67, 258, 280, 335, 367, 372, 388, 490, 494, 736, 772, 821, 826, 829
Gerondeau (Christian) (1938), 519, 667, 710, 711, 718, 723
Giasone (Claude), 398
Giblin (Béatrice) (1947), 33, 817
Giffard (Pierre) (1853-1922), 149

Giguet, 1099
Gill (André) (Louis-Alexandre Gosset de Guines, dit) (1840-1885), 55, 778
Gille (Bertrand) (1920-1980), 633, 634, 637, 644
Gilles (Catherine), 1013
Ginzburg (Carlo) (1939), 37
Girardeau (Émile) (1882-1970), 151, 159, 177, 181
Giraudet (Pierre) (1919-2007), 583, 604, 611, 660
Giscard d'Estaing (Valéry) (1926), 572, 595, 598
Gitton (Marcel) (Marcel Giroux, dit) (1903-1941), 329
Glover (John), 194
Godeau (Jérôme) (1955), 720
Goffman (Erving) (1922-1982), 19, 655, 755, 756, 768
Goglin (Jean-Louis), 400
Gökalp (Iskender) (1951), 636, 640, 673
Goldstein (Charles), 590
Goncourt (Edmond) (1822-1896), 113, 131, 132
Goncourt (Jules) (1830-1870), 113, 131, 132
Goode (C.), 458
Gorz (André) (Gérard Horst, dit) (1923-2007), 548
Goude (Jean-Paul) (1940), 622
Goudeau (Émile) (1849-1906), 778
Gouffier de Roannez (Artus) (1627-1696), 114, 1176, 1177
Gourdon (Édouard) (1820-1869), 26, 116, 703, 753, 787, 1051, 1091
Goux (Henri), 253
Gracq (Julien) (Louis Poirier, dit) (1910-2007), 820
Grandjean, 230
Grandjouan (Jules) (1875-1968), 124
Granet (André) (1881-1974), 332
Gravier (Jean-François) (1915-2005), 425–427
Grébauval (Armand) (1864-1913), 144, 172, 302, 674
Grécourt (Eugène), 114, 121, 773
Green (Oliver), 126, 319, 473, 584
Grevet (Jean-François), 381
Grimaud (Maurice) (1913), 447, 448, 516, 538–540, 542, 553, 555, 557, 566, 572, 575–578, 589, 651, 746
Griotteray (Alain) (1922-2008), 499
Grison (Laurent) (1963), 78
Groc (Léon) (1882-1956), 258, 350
Grollnigg (Hedwig), 89, 616
Gros (Brigitte) (1925-1985), 553
Grosrichard (François), 227
Guéna (Yves) (1922), 572
Guérard (Albert) (1880-1959), 92, 247, 296, 300, 306, 321, 338, 434, 523, 713, 731, 795
Guerrand (Roger-Henri) (1923-2006), 102, 114, 115, 124, 131, 186, 213, 478, 483, 697, 714, 757, 761, 816
Gueslin (André) (1950), 150, 232, 233, 266, 331, 1000
Guichard (Olivier) (1920-2004), 572
Guiche (Agnès), 258, 335, 490, 494, 736, 772
Guieysse (Louis) (1924), 81, 88, 605, 611, 612
Guigueno (Vincent) (1968), 386, 493, 498, 668, 710
Guilberg (Armand) (1924), 77
Guillerme (André) (1945), 131, 134, 184, 245, 251, 254, 298, 299, 443, 447, 512, 537, 550
Guillet (L.), 123
Guimard (Hector) (1867-1942), 722, 737

Haag (Paul) (1854-1906), 105, 134, 137, 166, 717
Habermas (Jürgen) (1929), 19
Haefeli (Ueli), 550
Hagnauer (Roger) (1901-1986), 40, 41
Halbwachs (Maurice) (1867-1945), 688
Hall (Peter) (1932), 631
Hall (Stephen), 753
Hallsted-Baumert (Sheila), 135, 666, 712, 722
Hamelin, 87
Hamelin (Patrick), 491
Hamelin (Paul), 272
Hamon (Léo) (1908-1993), 419
Hancock (Claire) (1969), 826
Hanon (Bernard) (1932), 619
Harvey (David) (1935), 720, 723

Haton (J. E.), 458
Haussmann (Georges-Eugène) (1809-1891), 100, 101, 116, 118, 244, 416, 540, 652, 712, 721
Hautreux (Jean) (1913-1995), 686
Havet (Jacques), 1105
Hazan (Éric) (1936), 165, 726
Heilbrunn (Benoît), 473
Hénaffe (Jules) (1857-1921), 178, 180
Hénard (Eugène) (1849-1923), 557, 558
Hernández Marco (José Luis), 289
Herzog (André) (1913-1998), 463
Higelin (Jacques) (1940), 1124
Higonnet (Patrice) (1938), 38, 51, 94
Hincker (Michel) (1925), 431
Hirelle (G.), 61
Hirschowitz (Maurice), 295
Holden (Charles) (1875-1960), 319, 722
Holtz (Michel), 294, 779, 1126
Howard (Ebenezer) (1850-1928), 104
Huber (Michel) (1875-1947), 477
Hughes (Thomas Parke) (1929), 634
Hugo (Victor) (1802-1885), 50, 787, 788, 1114
Humbert (Monique), 464
Huysmans (Joris-Karl) (1848-1907), 129, 187, 778
Hyb (Serge), 333, 415
Hylan (John Francis) (1868-1936), 287
Hyspa (Vincent) (1865-1938), 150, 1055

Idrac (Anne-Marie) (1951), 584
Illich (Ivan) (1926-2002), 454, 468, 546–549, 670, 697, 805, 807
Ivens (Joris) (1898-1989), 339

Jaccoud (Eugène) (1879- ?), 213, 336
Jacob (Max) (1876-1944), 188
Jacobs (Jane) (1916-2006), 548
Jarzuel (H.), 123
Jayot (Émile), 274, 276, 302, 304, 317, 318, 322, 330, 333, 341, 1008, 1089
Jeannot (Gilles) (1961), 644, 655
Joffre (Joseph) (1852-1931), 194
Johnston (Edward) (1872-1944), 722
Join-Lambert (Odile), 584
Joly (Charles) (1876-1951), 317, 322, 325, 328, 329, 378
Jones (Joseph) (1954), 710
Joseph (Isaac) (1943-2004), 121, 655, 661, 662, 688, 692, 696, 708, 723, 755, 821
Josse (Paul) (1924), 593
Joubard, 499
Joubert (Émile) (1884-1974), 216
Jouhandeau (Marcel) (1888-1979), 78, 479, 502, 752
Jouy (Henri), 482
Jouy (Jules) (1855-1897), 55, 258
Judt (Tony) (1948), 666, 712
Julhès (Martine), 83, 1014
Juppé (Alain) (1945), 599

Kagan (Élie) (1928-1999), 503, 504
Kaminagai (Yo) (1958), 618, 736, 780, 820
Kaufmann (Vincent) (1969), 832
Kerambrun (L. D.), 725
Klein (Charles) (1867-1915), 53, 61
Kœchlin (René) (1866-1951), 147, 379
Kolb (Jean), 586, 1081
Kosmann (Robert), 494
Kritter (Jean) (1914-1988), 451
Kronheimer, 1058

L'Huillier (Edmond) (?-1887), 127
Labadie-Lagrave (G.), 118, 244, 316, 586, 792
Labiche (Eugène) (1815-1888), 55, 133, 752, 761
Laborie (Pierre) (1936), 391
Labussière (Félix), 262, 811
Lacaze (Jean-Paul) (1930), 519
Lacombrade (Philippe), 190, 410
Lacoste (Jean) (1950), 43
Ladvocat (Pierre-François) (1791-1854), 50, 755, 787
Laederich (Pierre) (1951), 276
Lafay (Bernard) (1903-1977), 428, 464, 558, 676
Lagarrigue (Louis) (1895-1970), 17, 18, 61, 73, 112–114, 117, 119, 126, 127, 129, 144, 156, 192, 193, 202, 204, 205, 248, 273, 276, 327, 357, 394, 402, 410, 417, 419, 430, 432, 472, 508, 774, 788, 816, 824, 973, 980, 988, 991, 1011
Lagary (René) (1927-2007), 500
Lagrée (Michel) (1946-2001), 752

Lahy (Jean-Maurice) (1872-1943), 255, 256, 258
Lalanne (Léon) (1811-1892), 137, 145
Laloire (Marcel), 550
Lamassoure (Alain) (1944), 840
Lambelin (Roger) (1857-1929), 157
Lambinet (Hervé), 614, 615, 617, 622, 623
Lamming (Clive) (1938), 266
Lamotte (Bruno) (1947), 38, 736, 776
Landau (Bernard), 42, 52, 101
Laneyrie (Philippe), 163, 309, 564
Lang (Jack) (1939), 48, 49
Langevin (Marc) (1895-1970), 283, 417, 440, 478
Langlois (G.), 279, 1087
Lanote (Armand) (?-1991), 381
Lapauze (Henry) (1867-1925), 123
Lapébie (Jean) (1899-1982), 403, 448, 455, 459, 512, 515, 516, 527, 560–562, 568, 606, 719, 796
Laplante (Bruno) (1938), 1055
Larband (J.), 1111
Lareur (Georges), 70
Larroque (Dominique) (1948), 138, 143, 211, 266, 280, 316, 317, 322, 323, 331, 406, 407, 418, 470–472, 506, 604, 637, 659, 816, 819, 823
Latour (Bruno) (1947), 581, 582, 640, 641, 646, 650, 656, 728, 825, 831
Latour (François), 261, 321
Laugier (Henri) (1888-1973), 256
Laurent (Émile) (1852-1930), 1061
Lautié (Vincent), 372, 479, 761
Laux (James) (1927), 138, 666
Lauzanne (Alain), 117
Laval (Pierre) (1883-1945), 410
Lawrence (David), 319, 474
Lazareff (Pierre) (1907-1972), 49
Le Breton, 499
Le Breton (Éric) (1964), 655, 661, 662, 664, 822
Le Chanu (Yves), 814
Le Corbusier (Charles Édouard Jeanneret, dit) (1887-1965), 349, 416, 443, 581
Le Goff (Jacques) (1924), 25, 772
Le Grand Arnauld (Antoine Arnauld, dit) (1612-1694), 1176
Le Her (François) (?-1948), 490
Le Nay, 473, 496, 499, 899
Le Sage (Eric) (1964), 709
Léautaud (Paul) (1872-1956), 391
Leborgne (Dominique) (1948), 731
Lebugle (Pierre) (1922), 399
Lecler (Stéphane), 814
Leclerc, 69
Lecomte (Pierre) (1925), 541
Ledrut (Raymond) (1919-1987), 549, 671, 730
Lefaucheux (Pierre) (1898-1955), 476
Lefeuvre (Daniel) (1951), 665
Lefèvre (Christian) (1954), 594, 613
Lefort (Jean) (1875-1954), 731
Legaret (Jean) (1913-1976), 56
Legrand, 280
Legrand (Charles), 472, 495, 527
Legrand (Madeleine), 83
Lemarchand (Georges) (1869- ?), 329
Lemonnier (Pierre) (1948), 640
Lenglé (Pierre), 1058
Lenoir (Jacques) (1918-2008), 569
Lepère (Auguste) (1849-1918), 354
Lepetit (Bernard) (1948-1996), 21, 27, 632
Lépine (Louis) (1846-1933), 354
Lequin (Yves) (1935), 109
Lerner (Jaime) (1937), 723
Lerouge (Nicolas), 334, 358
Leroux, 76
Leroux (Armand) (1893-1956), 326, 657
Leroux (Gaston) (1868-1927), 64, 240, 350
Leroy (Charles) (1844-1895), 782
Lescure (Michel) (1947), 110, 218, 583, 666, 975
Lespes (Gaston), 293
Levaillant, 271
Levassor (Émile) (1843-1897), 722
Level (Francis), 409
Levillain (Maurice) (1892-1974), 274
Lévy (Albert), 671
Lévy (Claude) (1925), 400, 402, 404
Lévy (Emmanuelle), 613
Lévy (Jules) (1857-1935), 122
Leymarie (Martin), 411
Ligen (Pierre-Yves) (1937-2001), 82
Linchik (Alexandra), 386

Littré (Paul-Émile) (1801-1881), 115, 129, 130, 186, 187
Livingstone (Kenneth) (1945), 817
Lloyd (F. J.), 459
Loewy (Raymond) (1893-1986), 184, 185
Lohr (Evelyne), 42, 52
Lojkine (Jean) (1939), 552, 554
Londiche (René), 201, 205, 206, 349, 512, 811
Lopez (Raymond) (1904-1966), 428
Loubat (Alphonse) (1799-1866), 108, 269, 773, 816
Loubet (Jean-Louis) (1954), 619
Louis XIII (Louis de Bourbon, dit) (1601-1643), 1113
Louis XIV (Louis-Dieudonné de Bourbon, dit) (1638-1715), 1175
Loyer (François) (1941), 101
Lucas (Claude), 160, 730, 740, 753
Luchaire (Jean) (1901-1946), 370
Ludendorff (Erich) (1865-1937), 198
Lumière (Auguste) (1862-1954), 52, 56, 668
Lumière (Louis) (1864-1948), 52, 56, 668
Luquet (Alexandre) (1874-1930), 237, 291
Luther King (Martin) (1929-1968), 786
Lutje Schipholt (Lars), 647
Lyotard (Jean-François) (1924-1998), 817

Mac Killop (Fionn), 583
Machuré (Jean-Paul), 181, 235, 246, 278, 468, 494, 515, 590, 614, 720, 722, 723, 737, 738, 740, 1155
Madeline (Philippe) (1964), 399
Madge (Robert), 795
Madlé (Arnold), 271, 289
Magny (Charles) (1884-1945), 389, 402, 1099
Magri (Susanna) (1944), 665
Maire (Raymond), 77
Malon (Benoît) (1841-1893), 210
Malvy (Louis) (1875-1949), 1061
Mangetout (Pierre), 752
Mangin (David) (1949), 671, 733, 1173
Marcellin (Raymond) (1914-2004), 575
Marchand, 73
Margairaz (Michel) (1951), 17, 154, 210, 211, 266, 280, 316, 317, 320, 322, 323, 331, 358, 368, 372, 388, 406, 407, 411, 418, 419, 433, 470–472, 490, 491, 494, 506, 551, 593–595, 604, 615, 636, 648, 649, 652, 659, 819, 821, 826, 829, 830
Margerit (Robert) (1910-1988), 761
Maria (Léon), 293, 326, 329, 330
Mariage (André) (1874-1953), 45, 66, 67, 189, 194, 211, 216, 219, 224, 227, 228, 234, 235, 237, 240, 247, 249, 253, 262, 267, 268, 280, 298, 306, 307, 309, 314, 318, 319, 330, 331, 335, 343, 353, 382, 383, 409–411, 417, 418, 518, 660, 675, 774, 1069, 1093
Mariage (Paul), 66, 70, 219, 331, 344
Mariage (Pierre), 247, 331, 383, 409, 411, 417, 418
Marodon (Alex), 725
Marrane (Georges) (1888-1976), 281
Marsais (Louis) (1883-1973), 269
Marseille (Jacques) (1945), 261, 302
Marsillon (Léon), 137, 145
Martin (Alfred), 61
Martin (Antoine) (1908-2002), 518
Martin (Paul) (1887-1953), 311, 318, 409, 415, 417, 418, 433
Marty (André) (1886-1956), 297
Maspero (François) (1932), 503, 789
Massard (Armand) (1884-1971), 354, 439
Massard (Émile) (1857-1932), 146, 157, 161, 250, 252, 260, 439
Masson (Francine) (1942), 428
Mathio (Jean-Claude), 472
Mathon (Geneviève), 747
Mauras (Albert), 132, 134, 135, 144, 147, 148, 154, 159, 192, 194
Mayer (Hans) (1907-2001), 489
Mayer (René) (1895-1972), 418
Mayol (Pierre) (1945), 424, 452, 476
Mc Cormack (Kevin), 796
Mc Namara (Alfred), 117
McKay (John) (1938), 680
McKenna (David), 626, 719
Mehl (Dominique) (1947), 551, 553, 593, 595
Meizonnet (Louis), 575, 601
Melhuish (Tim), 626, 719
Méliès (Georges) (1861-1938), 56, 227

Mendès-France (Pierre) (1907-1982), 739
Mendizábal (Ramón), 56
Mengin (Christine), 426
Mérat (Albert) (1840-1909), 113
Mercier (Louis Sébastien) (1740-1814), 787
Merle (F.), 430, 472
Merlin (Pierre) (1937), 18, 448, 449, 466, 513, 538, 555, 556, 664, 672, 720
Méry (Simon) (1874-1965), 1058
Mesnager (Augustin) (1862-1933), 146, 148
Messmer (Pierre) (1916-2007), 572
Messmer (Pierre) (1918-2007), 555
Michel (Henri) (1907-1986), 367
Michelin (André) (1853-1931), 45, 233–235
Mignon (Maxime), 572, 574
Millerand (Alexandre) (1859-1943), 204
Millet (François), 686
Mimouca (Gustave Nebel, dit) (1907-1987), 724
Mirbeau (Octave) (1848-1917), 123, 657, 1064
MiTacq (Michel Tacq, dit) (1927-1994), 721, 1171
Mitchell (Allan) (1933), 135
Moch (Annie) (1944), 710, 761
Moissinac (Christine), 213
Molière (Jean-Baptiste Poquelin, dit) (1622-1673), 755
Mom (Gijs), 669
Mondon (Raymond) (1914-1970), 540
Monjauvis (Lucien) (1904-1986), 351
Monmerqué (Louis Jean Nicolas) (1780-1860), 114, 773, 1175, 1176
Monod (Claire), 42, 52
Monod (Jérôme) (1930), 678
Montagnon (Florent), 827
Montand (Yves) (Ivo Livi, dit) (1921-1991), 50, 500, 622
Montès (Christian), 539
Montorgueil (Georges) (Octave Lebesgue, dit) (1857-1934), 53, 354
Morain (Alfred) (1864-1938), 273
Morand (Paul) (1888-1976), 342, 796
Moreau-Chaslon (Aristide), 773
Morel (Martine), 20, 830
Morgan (Andrew), 795
Moriceau (Jean-Marc), 399
Morikawa (Takayuki), 745
Morpain (Claude), 311
Morrison (Herbert) (1888-1965), 798
Mosser (Monique) (1947), 818
Motte (Joseph André) (1925), 764
Moulinet (Louis) (1925), 716
Mulley (Corinne), 259, 635
Murger (Henry) (1822-1861), 131, 738
Mékarski (Louis) (1843-1923), 152

Napoléon (Charles) (1950), 456, 500, 537, 551
Napoléon I^{er} (Napoléon Bonaparte, dit) (1769-1821), 651
Napoléon III (Louis-Napoléon Bonaparte, dit) (1808-1873), 100, 116, 118
Naudet (Jean-François), 542, 544
Naudin (Armand) (1868-1938), 273
Neiertz (Nicolas) (1966), 305, 317, 321
Nietzsche (Friedrich) (1844-1900), 815
Nivet (Philippe) (1967), 354, 754
Nizet (Jean), 655, 755, 756, 768
Nocard (Edmond) (1850-1903), 757
Noiriel (Gérard) (1950), 336, 344
Nora (Simon) (1921-2006), 551, 587, 593, 677
Nourrisson (Didier) (1952), 822
Ntagteverenis (Paschalis), 713

Offenstadt (Nicolas), 828
Offner (Jean-Marc), 583, 594, 600, 613, 634, 741, 744, 817, 819
Oldfield (R. H.), 518
Omnès, 114, 115
Orfeuil (Jean-Pierre) (1949), 135, 426, 427, 537, 551
Orselli (Jean) (1942), 252
Orsi (Joseph), 117
Osmin (Léon) (Frédéric Commeignes, dit) (1866-1935), 336
Ossadzow (Alexandre) (1935), 665
Ovenden (Mark) (1963), 713, 783

Pagnotta (Grazia), 289
Paindavoine, 152
Painlevé (Paul) (1863-1933), 256
Pandraud (Robert) (1928), 678
Panerai (Philippe) (1940), 671
Panouillères (G.), 494, 496

Papayanis (Nicholas) (1940-2004), 108, 114–117, 124, 127, 128, 130, 131, 146, 159, 210, 716, 729, 762, 816, 817, 1175, 1178
Papin (Delphine), 33, 817
Papon (Maurice) (1910-2007), 503, 504, 562, 576
Parisot (Daniel), 336, 392, 542, 544
Park (Robert) (1864-1944), 658
Parks (Rosa) (1913-2005), 786
Parodi (Marcel), 284, 379, 382, 383, 1007
Parris (Matthew) (1949), 697
Parrish (Grahame), 152
Pascal (Blaise) (1623-1662), 16, 92, 114, 115, 773, 811, 1175–1178
Passalacqua (Arnaud) (1978), 82, 232, 236, 266, 268, 273, 277, 280, 289, 300, 489, 507, 707, 730, 776, 806, 814, 827, 1000
Passion (Luc), 102, 106, 637, 664, 665, 673, 782, 811
Pavret de la Rochefordière, 146
Péguy (Charles) (1873-1914), 1114
Pelser, 94, 493, 495, 899
Perec (Georges) (1936-1982), 512, 747, 795
Peres (Joseph) (1890-1962), 488
Peretti (Achille) (1911-1983), 483
Périer (Gilberte) (1620-1687), 1176, 1178
Périssé (Lucien) (1867- ?), 146, 148, 233, 792
Pernin (Paul) (1914-2006), 81
Perret (Pierre) (1934), 911
Perrin de Crénan (Pierre), 1176, 1177
Perrot (Michelle) (1928), 337, 457, 491, 551
Pesce (G.-L.), 146
Peschanski (Denis) (1954), 399
Pétain (Philippe) (1856-1951), 398
Petit (Georges), 404
Peyrot (A.), 600
Pezet (Éric), 66, 213
Pflieger (Géraldine), 831
Philippe IV le Bel (Philippe de France, dit) (1268-1314), 1175
Piaf (Édith) (Édith Gassion, dite) (1915-1963), 777
Pick (Franck) (1878-1941), 319, 561, 722
Picon (Antoine) (1957), 428, 637, 723, 731, 732
Pietri (Pierre) (1809-1864), 116
Pinagot (Louis-François) (1798-1876), 40
Pinchard (J.), 132, 187
Pinelli (Noël) (1881-1970), 291, 354
Pinol (Jean-Luc), 100, 154, 190, 191, 832
Pissarro (Camille) (1830-1903), 42, 734, 1151
Pissarro (Joachim), 1151
Pitaud (Odette), 84
Pitois, 297
Planchet (André), 88
Plante (Jacques) (1920-2003), 50
Plas (Régine), 256
Plasson (Émile), 110
Plessis (Alain), 261, 302
Poëte (Marcel) (1866-1950), 68, 104
Poincaré (Raymond) (1860-1934), 61, 192
Pointel (Georges) (1864- ?), 747, 1089
Polino (Marie-Noëlle), 370, 381
Pompidou (Georges) (1911-1974), 427, 541, 545, 555, 572, 595
Pons, 73
Pouget (Gisèle), 82
Poujade (Robert) (1928), 572
Poulenc (Francis) (1899-1963), 709
Pourcher (Guy) (1930-1965), 490
Pozza (Henri) (?-2001), 465
Pradel (Louis) (1906-1976), 32, 538
Prangey (Hubert), 464
Pretor (Lodewyk), 727
Prévost (Marc), 406, 585, 587, 588, 661
Prost (Antoine) (1933), 17, 26, 65, 67, 148, 197, 270, 280, 367, 370, 399, 406, 432, 507, 542, 557, 585, 661, 666, 710, 736, 828
Prost (Henri) (1874-1959), 209, 317, 406, 426
Prévert (Jacques) (1900-1977), 1124
Pébereau (Georges) (1931), 530

Quéant (Olivier) (1898), 372
Queneau (Raymond) (1903-1976), 386, 474, 778, 779, 1124
Quentin-Bauchart (Maurice) (?-1911), 709
Quercy (Michel) (1948), 488
Quillet (Nicolas), 308, 666
Quin (Claude) (1932-2002), 48, 49, 677

Quinson (Antoine) (1904-1966), 529

Racine (Guillemette), 668
Raisson (Horace) (1798-1854), 742
Raitière (Anna), 585
Ramée (Daniel) (1806-1887), 1175, 1178
Randon, 1088
Ray (Man) (Emmanuel Radzitsky, dit) (1890-1976), 319
Razac (Olivier) (1973), 30
Rechoissiere (Baptiste) (1900-1942), 392
Reiller (Jacques) (1953), 706
Reimans (P.), 497
Rémond (René) (1918-2007), 551
Renan (Ernest) (1823-1892), 758
Renard (Colette) (1924), 500
Renard (Jack), 186, 374
Renard (Jules) (1864-1910), 54, 55, 60
Renard (Édouard) (1883-1935), 273, 306
Renault (Louis) (1877-1944), 307
Rendu (Ambroise) (1847-1934), 153, 156, 660
Renoy (Georges) (1925), 128
Réol (Henri), 1097
Repiton, 495
Révah (Jean-François) (1946), 715
Revel (Jacques) (1942), 20, 21, 37
Revell (Louisa) (Ellen Hart Smith, dite) (?-1985), 721
Reverdy (Paul), 623
Revill (George), 830
Reynaud (Paul) (1878-1966), 321, 329, 337
Riabbant, 1070
Ribeill (Georges) (1945), 45, 233, 235, 258, 397, 406, 407, 418, 420, 472, 493, 551, 826
Riboulet (Pierre) (1928-2003), 673
Ribowski (Nicolas) (1939), 489
Ricœur (Paul) (1913-2005), 39, 40, 829
Rice (Thomas), 626, 719
Richard (Pierre) (1941), 678, 840
Richter (Lars), 797, 799
Rigaud (André) (1895- ?), 114, 115
Rigaux (Nathalie), 655, 755, 756, 768
Rimbaud (Arthur) (1854-1891), 1114
Rinder, 515
Rioux (Jean-Pierre) (1939), 53, 103, 137, 228, 340, 740
Riquet (Pierre) (1937), 78
Riveline (Claude) (1936), 600
Rizzi (Michel), 90
Robb (Victor), 56
Robbins (Michael) (1915-2002), 115, 118, 136, 137, 149, 203, 208, 259, 318, 341, 441, 454, 680, 681, 718, 719, 726, 749, 750, 792–795, 797, 830
Robert (Jean) (1928- ?), 31, 108, 109, 139, 157, 163, 181, 196, 247, 255, 266, 268, 269, 273, 275, 276, 278, 283, 284, 381, 443, 665, 666, 714, 735, 754
Robert (Jean-Louis) (1945), 203, 214
Robida (Albert) (1848-1926), 56, 667, 668
Robillard (1921), 381, 899
Robin (Régine) (1939), 899
Rocard (Michel) (1930), 552
Rocci (Anaïs), 489
Rogers (Richard) (1933), 723
Rolland (Camille) (1875-1964), 356
Romain, 1058
Romains (Jules) (Louis Farigoule, dit) (1885-1972), 185, 754, 1082
Roques (Gaston) (1862-1938), 1068
Roth (Robert), 367, 381, 397, 405, 406, 408, 413–415, 433
Rottier (Guy) (1922), 502, 1169, 1170
Roubaud (Jacques) (1932), 791, 794, 796
Rouillerat, 403
Rousselot de Saint-Céran (Antoine), 115
Roux (Jacques) (1947), 163, 309, 564
Roux (Pierre) (1937), 400
Roux (René), 470, 685
Ruais (Pierre) (1907-1996), 559, 676
Ruffat (Michèle), 227

Sadoul (Georges) (1904-1967), 56
Saffar Dezfouly (Mohsen), 17, 233, 304, 305, 375, 376, 456, 589, 609, 689, 690, 767
Saint-Martin (Louis), 57
Sainte Marie Gauthier (Vincent), 52
Salles (Michel), 464
Sammut (Robert) (1946), 821
Sancho de Coulhac (Lorenzo), 741
Sander (Agnès), 583, 600, 819
Sanderson (John) (1783-1844), 112, 125, 128
Sanel (Madeleine), 73

Sansot (Pierre) (1928-2005), 5, 28, 50, 281, 349, 386, 458, 547, 550, 574, 582, 610, 648, 694, 695, 701, 702, 705, 725, 732, 733, 753, 755, 780, 790
Saporito (Antoine), 90
Sarraut (Albert) (1872-1962), 394
Sarraute (Claude) (1927), 726, 782
Sarre (Georges) (1935), 716
Sartre (Jean-Paul) (1905-1980), 735
Sasportas (A.), 1058
Satie (Erik) (1866-1925), 150, 1055
Saunier (Pierre-Yves) (1963), 103, 104, 189, 209
Sauvage (Marcel) (1895-1985), 188
Sauvage (Nicolas), 115
Sauvy (Alfred) (1898-1990), 78, 192, 234, 442, 449, 468, 485, 489, 501, 517, 549, 562, 576, 579, 668
Say (Horace) (1794-1860), 742
Scheller (Livia), 585, 821
Schivelbusch (Wolfgang) (1941), 830
Schmider (André), 281, 448, 502, 519, 539, 540, 549, 555, 637, 744
Schmucki (Barbara) (1965), 252, 669
Schneider (Eugène) (1868-1942), 1058
Schneider (William Howard) (1945), 256
Schrag (Zachary M.) (1970), 287, 288
Schumacher (Ernst Friedrich) (1911-1977), 819
Schwartz (Maurice) (1887-1967), 407, 409, 414, 415, 1098
Schwartz (Olivier) (1951), 821
Schweitzer (Sylvie) (1951), 827
Scraggs (D. A.), 458
Sellier (Henri) (1883-1943), 71, 104, 209, 210, 213, 214, 261, 274, 282, 301, 304, 307, 321, 329, 341, 352, 519, 675, 743, 1062
Sellier (Louis) (1885-1978), 237
Sémard (Pierre) (1887-1942), 277, 293, 299, 307, 318, 323, 324, 329, 376, 378, 392, 595, 675
Sennett (Richard) (1943), 581, 582
Seray (Jacques) (1939), 666
Séris (Raymond), 61, 62, 207
Serpollet (Léon) (1858-1907), 149, 152, 638, 709
Servant (Louis) (1943), 426, 537, 569, 576, 581, 602, 805
Seznec (Guillaume) (1878-1954), 490
Sfez (Lucien) (1937), 582, 583
Shillibeer (George) (1797-1866), 115, 117
Siegfried (André) (1875-1957), 78, 79, 180, 713, 714, 722, 726, 775
Simenon (Georges) (1903-1989), 64, 89
Siméon, 417
Simiand (François) (1873-1935), 39
Simmel (Georg) (1858-1918), 658, 757
Siné (Maurice Sinet, dit) (1928), 444, 474, 614, 900, 1167, 1168
Sirinelli (Jean-François) (1949), 53, 103, 137, 228, 340, 740
Sjöwall (Maj) (1935), 721
Slater (Cliff), 288
Smeed (R. J.), 459
Smith (J. K.), 459
Smyth (Frank), 727
Snell (Bradford), 288
Sommerfield (Vernon), 117, 121
Sorel, 773
Souffrant, 146
Souvestre (Pierre) (1874-1914), 183
Spencer (Émile) (1859-1921), 112
Sperber (Dan) (1942), 503
Starck (Philippe) (1949), 623
Stavisky (Alexandre) (1886-1934), 354
Stern (Daniel) (Marie d'Agoult, dite) (1805-1876), 116
Studény (Christophe), 23, 54, 60, 68, 69, 72, 106, 107, 131, 137, 188, 557, 747, 755, 786, 788, 811
Suarez (Georges) (1890-1944), 380
Subra (Philippe) (1955), 33, 817
Suchet (C.), 1110–1112
Suquet (Jean-Baptiste) (1981), 242, 822
Suquet (Louis) (1873-1959), 291
Susini, 1071
Sutcliffe (Anthony) (1942), 138, 142
Sutour (Alain), 736

Taffin (Benoîte) (1948), 49
Taittinger (Pierre-Christian) (1926), 517
Tanche (Jacques), 814
Taraktowicz, 54, 55
Tarde (Gabriel) (1843-1904), 728, 825

Tartakowsky (Danielle) (1947), 237, 358, 359, 542
Tassart (François) (1856-1949), 115
Tate (Dimitri), 614, 616, 618, 622–624
Tati (Jacques) (Jacques Tatischeff, dit) (1907-1982), 424, 498, 537
Taylor (Frederick Winslow) (1856-1915), 256
Taylor (Sheila), 126, 193, 198, 202, 207, 319, 473, 584
Terrien de la Haye, 146
Terrier (Jean-Louis), 532
Tétard (Philippe), 829
Texier (Simon) (1969), 18, 104, 138, 428, 549, 555, 730, 734, 807
Texier-Rideau (Géraldine), 734
Thatcher (Margaret) (1925), 681, 697
Thébaud (Françoise), 203
Thibal (Gilbert), 602, 805
Thibout (Georges) (1878-1951), 326
Thierry (Albert) (1881-1915), 62
Thiers (Adolphe) (1797-1877), 117
Thirion (André) (1907-2001), 428
Thomas (Hervé), 641, 658, 663, 751, 763
Tiberi (Jean) (1935), 546, 679
Tillard (Paul) (1914-1966), 400, 402, 404
Tilliet (Daniel), 17
Tixier (Pierre-Éric), 663, 664
Tollu (François) (1911), 438
Tomas (François) (1939-2003), 426
Topalov (Christian) (1944), 104, 665
Topor (Roland) (1938-1997), 740
Troprieux (Jean), 609
Torchaussé (Henri), 230
Toscer (Olivier), 599
Toubon (Jacques) (1941), 777
Toulouse (Édouard) (1865-1947), 256
Touraine (Alain) (1925), 546
Toutain (Jean-Claude), 488
Townsin (Alan), 247, 795
Trébitsch (Alexandre), 112
Tricoire (Jean) (1947), 139, 269, 430, 665, 814
Trillat (Marcel) (1940), 505
Truffaut (François) (1932-1984), 89, 1123
Turbiaux (Marcel), 256
Turnaver, 1058
Turot (Henri) (1865-1922), 165
Urry (John) (1946), 831, 832
Uzanne (Octave) (1851-1931), 123

Vacelet (E.), 309
Vadelorge (Loïc) (1964), 668
Valbert (Lucien), 725
Valentine (Alexander), 561
Vallès (Jules) (1832-1885), 55
Van Boque (Dimitri), 254, 988
van de Velde (Didier), 647
Vanderpooten (Claude) (1921), 192, 194, 204, 373
Varlet (Caroline), 102
Vaujour (Jean) (1914), 540, 573
Vautel (Clément) (Clément Vaulet, dit) (1876-1954), 279, 1087
Vauvrecy, 899
Veeneman (Wijnand), 647
Veilande, 346, 495, 496, 499, 516, 899
Venezia (Elisabetta), 681
Verdier, 47, 82
Verdier (Jean) (1915-1974), 569
Verlaine (Paul) (1844-1896), 132, 1114
Verly, 1058
Verrier (René), 87
Vertel (Sylvain), 308, 367–373, 381, 389, 390, 392, 397, 420, 429
Vialatte (Alexandre) (1901-1971), 5
Vianès (André), 284
Vibert (Paul) (1851-1918), 143
Vielliard (Philippe), 181, 235, 246, 278, 468, 494, 515, 590, 614, 720, 722, 723, 737, 738, 740, 1155
Vigier (Philippe) (1924-1995), 197, 666
Vignaux (Gilles), 25, 783
Villemer (Gaston) (Germain Girard, dit) (1840-1892), 752
Vincent, 326
Vincent (Stéphanie), 489
Violain (Didier), 490
Vitoux (Georges), 123
Vogt (Blanche) (1915), 1094
Voisin (Audrey), 256, 258
Voisin (Gabriel) (1880-1973), 428
Voldman (Danièle) (1946), 20, 535, 830
Voltaire (François Marie Arouet, dit) (1694-1778), 328
Vrolix (Gaston), 230

Wagneur (Jean-Didier) (1951), 53–55
Wahlöö (Per) (1926-1975), 721
Walsh (Margaret), 259, 635
Wardrop (J. C.), 459
Warren (Kenneth), 341
Weil (Pierre) (1912-1997), 532, 544, 546, 583, 587, 591, 604, 660
Weller (Jean-Marc), 613, 662
Wey (Francis) (1812-1882), 118
White (Peter), 681
Wicker (Olivier), 725
Wiel (Marc) (1940), 546, 660, 673
Willing (James), 117
Winter (Jay), 203, 214
Woimant (Michel) (1932), 840
Wollbrett (Jacques), 80
Wright (Anthony), 158

Xanrof (Léon Fourneau, dit) (1867-1953), 69, 124

Zachmann, 369, 395, 396
Zahavi (Yacov) (1926-1983), 818
Zecchini (Laurent), 718
Zembri (Pierre), 82, 135, 211, 266, 280, 316, 317, 322, 323, 331, 406, 407, 418, 470–472, 506, 604, 659, 819, 823
Ziv (Jean-Claude) (1949), 456, 500, 537, 551
Zola (Émile) (1840-1902), 105, 106, 1053
Zuber (Henri) (1958), 26, 823, 828, 839

Annexes

Données

Annexe 1

Offre et fréquentation des omnibus et tramways parisiens de 1855 à 1890

Variable / Année	Offre (voitures.km)	Fréquentation (voyageurs)
1855	11 545 200	40 000 000
1856	14 323 376	49 590 421
1857	15 176 842	60 067 147
1858	16 443 157	67 642 349
1859	16 800 682	73 362 801
1860	17 019 941	74 060 052
1861	19 105 000	81 875 221
1862	20 369 000	87 477 938
1863	20 933 000	95 538 950
1864	21 968 000	99 228 313
1865	23 261 000	107 358 111
1866	24 078 000	113 554 396
1867	26 054 000	127 004 847
1868	24 774 000	119 310 972
1869	24 773 000	122 610 290
1870	23 294 000	110 079 084
1871	16 512 000	80 013 853
1872	23 394 000	113 699 179
1873	23 595 000	115 833 086
1874	23 727 000	119 136 993
1875	23 923 000	130 785 839
1876	27 635 000	144 988 789
1877	31 659 000	179 809 910
1878	36 889 000	226 721 913
1879	34 413 000	209 719 313
1880	37 657 000	240 845 817
1881	36 457 000	247 019 312
1882	36 899 000	255 945 223
1883	27 215 000	260 100 618
1884	36 859 000	255 773 510
1885	34 581 000	244 797 235
1886	34 918 000	241 797 235
1887	35 735 000	237 628 965
1888	?	?
1889	?	?

[1] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, pp. 43, 72 et 76. A partir de 1874 et 1875 viennent s'ajouter respectivement les tramways Nord et Sud aux chiffres de la CGO.

Variable / Année	Offre (voitures.km)	Fréquentation (voyageurs)
1890	?	251 322 476

Tab. 27 – *Offre et fréquentation des omnibus et tramways parisiens (1855-1890)* [1]

Annexe 2

Fréquentation des bateaux omnibus de 1867 à 1934

Année	Ligne
1867	2 717 000
1868	3 500 000
1869	4 500 000
1870	5 000 000
1871	6 400 000
1872	8 042 779
1873	8 100 000
1874	9 127 000
1875	10 000 000
1876	11 500 000
1877	12 000 000
1878	14 904 912
1879	9 200 000
1880	13 080 000
1881	14 811 000
1882	15 556 253
1883	16 843 000
1884	18 429 024
1885	18 825 000
1886	21 248 147
1887	16 359 155
1888	15 064 000
1889	32 885 104
1890	23 591 967
1891	23 913 419
1892	24 897 749
1893	24 747 633
1894	25 670 011
1895	25 374 832
1896	24 580 118
1897	24 900 000
1898	27 000 000
1899	27 000 000
1900	42 800 000
1901	22 400 000
1902	21 400 000
1903	22 200 000
1904	21 500 000
1905	21 200 000
1906	20 000 000
1907	20 600 000
1908	14 700 000
1909	17 224 124
1910	12 790 774[3]
1911	16 881 699
1912	16 724 413
1913	15 970 933

[2] Bédouin A., *Un transport oublié, les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Michel Lescure, Université Paris X Nanterre, 2002, annexes.

[3] Exploitation partiellement ou totalement suspendue.

Année	Ligne
1914	11 330 385
1915	10 908 670
1916	8 582 277
1917	4 329 588 [3]
1918	0 [3]
1919	0 [3]
1920	0 [3]
1921	?
1922	3 393 311
1923	3 391 311
1924	?
1925	2 959 461
1926	2 900 743
1927	2 897 296
1928	3 381 134
1929	3 559 752
1930	3 017 867
1931	?
1932	?
1933	1 268 000
1934	?

Tab. 28 – *Fréquentation des bateaux omnibus (1867-1934)* [2]

Annexe 3

Fréquentation des lignes d'omnibus de 1899 à 1914

Ligne \ Année	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
A	1 999 300	2 231 456	1 936 623	1 893 278	1 813 663	1 737 360	1 639 347	1 631 524
B	7 734 946	8 896 933	7 223 651	7 133 144	6 637 771	6 490 089	6 118 511	6 085 539
C	6 280 540	6 468 244	2 016 965	1 144 852[5]	0[5]	0[5]	0[5]	930 797[5]
D	8 010 915	8 117 706	5 636 083	5 212 033	5 286 867	5 129 041	4 411 359	4 354 166
E	14 399 280	15 464 612	13 019 524	13 014 135	12 989 657	12 618 312	11 111 929	11 206 403
F	7 088 833	7 265 888	6 237 289	6 049 149	5 811 277	5 446 322	4 426 332	4 636 162
G/G^{bis}	4 724 140	5 184 147	4 959 003	4 932 594	4 701 642	4 591 688	4 571 815	4 644 663
H	8 358 249	9 141 646	8 454 358	8 442 841	8 142 893	7 966 112	7 584 304	7 593 003
I	2 906 482	3 182 184	2 857 594	2 772 369	2 612 183	2 530 626	2 411 239	2 370 654
J	4 332 241	4 066 164	3 495 497	3 657 112	3 648 536	3 635 263	3 633 117	3 904 504
K	1 436 522	1 652 299	1 436 368	1 424 575	1 404 328	1 342 056	1 311 446	1 297 497
L	4 775 500	5 123 030	4 507 630	4 327 413	3 933 718	3 753 716	3 525 341	3 335 678
M	1 628 617	1 791 644	1 578 760	1 546 076	1 439 540	1 392 272	1 192 942	1 186 885
N	1 409 751	1 518 094	1 260 356	1 170 777	1 051 746	961 118	818 498	811 128
N^{bis}	1 800 366	1 874 069	1 624 856	1 532 228	1 448 097	1 380 880	1 215 407	1 238 723
O/O^{bis}	6 696 287	7 023 397	6 020 517	5 956 377	5 684 193	5 420 640	5 069 009	4 864 361
P/P^{bis}	2 326 707	2 486 467	2 079 781	1 849 500	1 685 868	1 566 014	1 371 190	1 208 581
Q	2 468 934	2 663 592	1 905 099	1 734 167	1 573 503	1 477 102	1 456 662	1 393 629
R	3 586 834	3 347 096	1 117 416	488 754[5]	0[5]	0[5]	0[5]	0[5]
T	1 578 041	1 817 339	1 682 951	1 622 545	1 599 154	1 569 174	1 552 357	1 497 562
U	1 253 725	1 477 086	1 366 251	1 292 477	1 263 634	1 219 202	1 218 098	1 233 259
V	4 786 091	4 818 477	3 294 147	3 355 992	3 373 468	3 362 415	3 360 813	3 275 083
X	3 128 287	3 422 224	2 961 462	2 939 678	3 060 015	3 019 017	2 930 203	2 910 494
Y/Y^{bis}	3 690 767	4 380 286	3 625 647	3 593 392	4 963 456	4 796 164	4 766 728	4 288 732
Z	1 818 131	2 011 588	1 526 576	1 457 634	1 434 434	1 375 280	1 350 962	1 137 667
AB	3 419 722	3 692 913	2 646 543	2 505 965	2 492 363	2 306 557	2 049 610	2 070 916
AC	3 389 475	4 716 400	3 423 549	3 359 956	3 216 578	3 079 089	3 022 163	2 978 337
AD	2 611 249	3 389 788	3 001 107	2 910 093	2 989 829	2 861 943	2 903 002	2 907 534
AE	910 505	1 027 966	550 284	326 778	323 489	316 062	296 100	262 507
AF	3 332 711	3 744 042	3 016 516	2 885 170	2 799 433	2 724 150	2 607 734	2 629 380
AG	2 541 747	2 703 907	2 128 385	1 929 877	1 657 914	1 621 203	1 605 554	1 471 797
AH/AH^{bis}	2 269 396	2 795 348	2 119 108	2 130 607	2 022 747	1 871 037	1 863 128	1 778 790
AI	5 237 924	5 819 274	5 323 390	5 493 701	5 932 693	6 194 483	6 005 727	6 013 641
AJ	900 671	1 096 645	1 015 688	912 295	719 865	678 913	659 284	686 246
AK	3 897 939	4 130 449	3 785 087	3 928 793	4 079 902	4 029 160	3 497 390	3 649 141
AL	3 097 781	3 774 431	3 459 072	3 546 602	3 588 531	3 617 480	3 610 769	3 672 030
AM	2 619 128	2 896 166	2 664 820	2 597 836	2 517 794	2 490 874	2 505 534	3 484 748
AN	1 165 781	1 414 954	1 193 196	1 264 547	1 261 117	1 263 916	1 260 813	1 153 598
AO	1 495 059	1 669 464	1 491 522	1 422 472	1 123 273	939 889	769 095	725 103

Tab. 29 – *Fréquentation des lignes d'omnibus (1899-1906)*[4]

[4] *Annuaire statistique de la Ville de Paris*. Nous ne présentons ici que les lignes ayant connu une exploitation en 1899 et 1914, éventuellement interrompue entre ces deux années, qui rentrent dans le travail statistique que nous avons mené (voir p. 167). Les itinéraires peuvent avoir évolué sur la période considérée.

[5] Exploitation partiellement ou totalement suspendue.

Ligne \ Année	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
A	1 567 447	402 626		2 273 963	3 048 518	4 526 773	4 855 015	2 946 745
B	6 203 328	5 788 879	5 881 966	6 253 304	10 689 574	13 183 554	13 830 136	8 068 286
C	2 017 145	1 160 536	844 676	2 005 109	2 107 838	3 588 998	4 421 078	2 795 869
D	4 249 623	4 073 312	3 997 645	4 427 104	5 704 923	9 501 775	9 311 979	5 521 806
E	10 713 034	10 247 196	9 981 643	11 466 629	10 778 841	12 382 284	15 865 742	9 771 512
F	4 523 770	4 205 563	3 948 077	4 980 172	4 563 174	5 074 524	5 199 333	555 317
G/G^{bis}	4 237 234	4 027 995	3 922 068	4 262 388	5 579 610	8 531 068	8 210 456	5 009 153
H	8 338 863	10 395 667	11 459 791	12 032 287	12 543 507	10 849 766	9 578 156	5 355 825
I	3 800 438	3 632 331	4 444 830	4 768 189	4 785 103	5 624 607	5 998 457	3 637 593
J	5 463 137	5 635 163	4 896 072	5 975 046	7 317 509	9 252 983	9 425 668	5 463 267
K	1 120 087	978 131	905 781	983 606	933 713	1 296 031	3 189 497	2 087 279
L	3 282 214	3 054 838	2 966 283	2 957 903	1 414 569	1 075 893	3 080 686	2 460 797
M	1 205 216	1 051 349	1 030 141	1 275 982	1 819 717	2 779 661	2 805 787	1 767 697
N	770 605	706 059	712 147	950 900	1 000 343	2 152 646	2 755 603	1 654 084
N^{bis}	1 210 059	1 166 743	1 136 462	1 426 349	1 423 182	3 385 975	4 743 730	3 000 916
O/O^{bis}	4 574 388	4 223 234	4 105 234	4 291 615	3 665 809	7 353 661	8 566 566	5 245 777
P/P^{bis}	864 705	789 047	705 247	971 135	1 399 286	5 682 019	7 739 592	4 611 322
Q	1 415 611	1 307 167	1 238 795	1 244 868	1 100 589	1 522 106	3 545 554	2 327 670
R	0 [5]	0 [5]	0 [5]	0 [5]	0 [5]	4 410 631 [5]	6 222 265	4 244 364
T	1 259 373	1 061 918	923 895	1 154 517	908 920	1 132 985	3 160 564	2 108 726
U	1 026 300	924 186	884 649	1 006 370	747 585	850 854	2 644 279	1 957 529
V	3 549 307	3 226 232	3 112 503	3 252 508	4 142 433	6 801 450	6 808 821	4 083 418
X	2 902 651	2 815 936	2 798 283	2 840 749	1 722 039	3 553 834	3 833 142	2 343 818
Y/Y^{bis}	4 011 987	3 838 921	3 738 826	4 090 352	3 082 932	8 173 582	10 196 478	6 233 436
Z	1 026 891	965 906	921 629	1 026 290	924 068	2 235 173	4 386 348	2 756 375
AB	2 053 800	1 938 622	1 898 324	2 130 668	1 997 928	5 137 025	6 344 363	4 232 539
AC	3 056 401	3 829 838	2 725 488	3 191 324	3 354 378	6 992 560	7 597 128	4 360 074
AD	2 668 547	2 021 033	2 660 666	2 889 892	3 135 452	6 302 788	6 609 302	4 057 868
AE	239 096	255 931	275 591	318 641	117 222	352 140	3 588 676	1 776 126
AF	2 639 751	2 529 196	2 476 388	2 480 236	1 929 757	3 076 418	2 710 354	1 920 591
AG	1 451 723	1 349 169	1 330 299	1 938 195	2 057 448	3 830 673	3 722 524	2 197 692
AH/AH^{bis}	1 794 225	1 733 890	1 677 923	1 724 341	1 239 071	2 766 589	3 061 175	1 459 870
AI	5 861 693	3 581 788	5 389 089	5 736 989	6 896 959	8 396 540	8 399 597	5 242 514
AJ	709 027	675 220	605 148	729 447	688 717	2 788 072	3 048 146	1 873 204
AK	3 459 382	3 287 011	3 155 689	4 536 924	4 561 133	7 470 074	10 649 426	6 681 814
AL	5 123 711	5 695 028	6 526 073	6 734 647	5 707 981	6 546 345	8 870 124	4 311 247
AM	4 956 170	4 923 543	5 073 151	5 648 145	6 539 395	8 026 187	8 149 269	5 092 453
AN	1 110 197	1 088 293	1 056 039	1 037 463	760 375	2 025 381	2 579 072	1 582 293
AO	683 327	628 306	560 122	761 915	661 652	855 923	2 447 074	1 489 064

Tab. 30 – *Fréquentation des lignes d'omnibus (1907-1914)*[4]

Annexe 4

Évolution du partage modal entre omnibus, tramway et métro de 1899 à 1914

Mode / Année	Omnibus	Tramway	Métro
1899	40,71 %	59,29 %	0 %[7]
1900	35,95 %	60,16 %	3,88 % [7]
1901	26,97 %	61,73 %	11,30 %
1902	24,06 %	62,51 %	13,43 %
1903	20,95 %	59,23 %	19,82 %
1904	19,21 %	58,63 %	22,16 %
1905	16,86 %	56,83 %	26,30 %
1906	16,33 %	55,20 %	28,47 %
1907	15,80 %	52,57 %	31,62 %
1908	14,12 %	51,32 %	34,56 %
1909	13,31 %	50,20 %	36,49 %
1910	14,41 %	45,66 %	35,64 %
1911	13,13 %	45,39 %	41,48 %
1912	18,57 %	40,67 %	40,76 %
1913	20,53 %	40,50 %	38,97 %
1914	15,38 %	44,43 %	40,19 %

Tab. 31 – *Évolution du partage modal entre omnibus, tramway et métro (1899-1914)*[6]

[6] *Annuaire statistique de la Ville de Paris*

[7] Le métro n'ouvre que le 19 juillet 1900.

Annexe 5

Lignes d'omnibus puis d'autobus parisiennes en 1900, 1938, 1955 et 2005

Têtes de ligne / Indice	Tête de ligne	Tête de ligne
A	Carrefour des Feuillantines	Place de Clichy
B	Gare de l'Est	Trocadéro
C	Porte Maillot	Hôtel de Ville
D	Filles du Calvaire	Porte des Ternes
E	Madeleine	Bastille
F	Place Wagram	Bastille
G	Square des Batignolles	Jardin des Plantes
H	Odéon	Batignolles
I	Place Pigalle	Halle aux vins
J	Place Saint-Michel	Mairie du XVIII^{e}
K	Notre-Dame de Lorette	Gobelins
L	Saint-Sulpice	Porte de la Villette
M	Palais Royal	Buttes Chaumont
N	Louvre	Belleville
N^{bis}	Louvre	Porte de Romainville
O	Gare Montparnasse	Gambetta
O^{bis}	?	?
P	Porte de Bagnolet	Place d'Italie
P^{bis}	?	?
Q	Porte de Vanves	Hôtel de Ville
R	Gare de Lyon	Saint-Philippe-du-Roule
T	Place Jeanne d'Arc	Square Montholon
U	Parc Montsouris	République
V	Square Boucicaut	Gare du Nord
X	Gare Saint-Lazare	Vaugirard
Y	Porte Saint-Martin	Grenelle
Y^{bis}	?	?
Z	Grenelle – Place Violet	Bastille
AB	Passy	Bourse
AC	Gare du Nord	Place de l'Alma
AD	Champ de Mars	Quai de Valmy
AE	Gare de Passy	Montrouge – Église
AF	Panthéon	Place Pereire
AG	Louvre	Porte de Versailles
AH	Grenelle – Javel	Gare Saint-Lazare
AH^{bis}	École militaire	Gare Saint-Lazare
AI	Gare Saint-Lazare	Place Saint-Michel
AJ	Parc Monceau	Crimée
AK	Gare Saint-Lazare	Gare de Lyon
AL	Gare des Batignolles	Gare Montparnasse
AM	Saint-Germain des Prés	Mairie du XVIII^{e}
AN	Abattoirs de Vaugirard	Les Halles

[8] Ces données sont issues du recoupement de différentes sources, notamment Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 4 et Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue, Historique des lignes, historique des matériels sur ligne*, Paris, RATP, 2006.

Indice \ Têtes de ligne	Tête de ligne	Tête de ligne
AO	Dugommier	Rotonde de la Villette
AQ	Montmartre – Square Saint-Pierre	Champ de Mars
AR	Square Montholon	Rue de la Tombe-Issoire
AS	Vaugirard	Bourse

Tab. 32 – *Lignes d'omnibus parisiennes (1900)*[8]

Indice \ Têtes de ligne	Tête de ligne	Tête de ligne
B	Gare de l'Est	Avenue Henri-Martin
C	Daumesnil	Neuilly – Pont de la Jatte
D	Filles du Calvaire	Porte des Ternes
E	Madeleine	Bastille
F	Les Halles	Porte d'Asnières
G	Square des Batignolles	Jardin des Plantes
H	Gobelins	Porte de Clichy
H^{bis}	Luxembourg	Mairie de Saint-Ouen
I	Place Pigalle	Halle aux vins
J	Place Saint-Michel	Mairie de Saint-Ouen
K	République	Place de Rungis
L	Square du Temple	Porte de Saint-Ouen
M	Champ de Mars	Porte Chaumont
N	Louvre	Pré-Saint-Gervais
O	Gare Montparnasse	Bagnolet
O^{bis}	Place Gambetta	Mairie de Bagnolet
P	Père Lachaise	Gare Saint-Lazare
Q	Porte de Vanves	Porte des Lilas
R	Hôtel de Ville	Clichy – Place Lecomte
R^{bis}	Hôtel de Ville	Mairie de Clichy
S	Place de la Contrescarpe	Porte Champerret
T	Patay – Tolbiac	Square Montholon
U	Gobelins	Levallois – Place de Villiers
U^{bis}	Square Boucicaut	Clichy – Hôpital Beaujon
V	Boulevard Pasteur	Porte de La Chapelle
W	Luxembourg	Rond-point de la Villette
X	Gare Saint-Lazare	Porte Brancion
Y	Porte Saint-Martin	Javel – Place Balard
Z	Grenelle – Place Beaugrenelle	Place Voltaire
AA	Gare Saint-Lazare	Porte d'Italie
AA^{bis}	Gare Saint-Lazare	Poterne des Peupliers
AB	Passy	Bourse
AC	Gare du Nord	Champ de Mars – Avenue de Suffren
AD	Champ de Mars	République
AD^{bis}	Quai de Valmy	Porte de Neuilly
AE	Opéra	Montrouge – Route stratégique
AF	Grandes carrières	Porte de Vanves
AG	Bourse	Porte de Versailles
AH	Javel – Place Balard	Mairie du XVIII^{e}
AI	Gare Saint-Lazare	Place Saint-Michel

Têtes de ligne / Indice	Tête de ligne	Tête de ligne
AJ	Opéra	Porte de la Villette
AK	Gare Saint-Lazare	Gare de Lyon
AL	Porte d'Asnières	Porte de Châtillon
AM	Saint-Germain des Prés	Mairie du XVIII^{e}
AN	Porte de la Plaine	Les Halles
AO	Place d'Italie	Porte de La Chapelle
AP	Gare d'Austerlitz	La Villette – Marché
AQ	Montmartre – Square Saint-Pierre	Boulevard de Grenelle
AR	Gare du Nord	Porte de Gentilly
AR^{bis}	Gare du Nord	Arcueil – La Vache noire
AS	Bourse	Porte de Saint-Cloud
AT^{bis}	Place Voltaire	Courbevoie
AU	Gare Saint-Lazare	Porte dorée
AV	Porte de Vincennes	Porte de Clignancourt
AX	Passy	Jardin des Plantes
AY	Gare du Nord	Porte dorée
BA	Opéra	Fontenay – Rigollots
BC	République	Porte de Chaumont
BD	Châtelet	Mairie d'Asnières
BF	République	Église de Belleville
BJ	Place Saint-Michel	Porte de Clignancourt
BK	Gare Saint-Lazare	Gare de Lyon
BW	Madeleine	Mairie de Saint-Ouen
CB	Porte de Champerret	Montrouge – Route stratégique
CM	Opéra	Parc Montsouris
EG	Trocadéro	Clichy – Hôpital Beaujon
PC	Petite ceinture	
1	Louvre	Versailles
3	Louvre	Saint-Mandé – Demi-Lune
4	Louvre	Montreuil – Boissière
5	Place de Clichy	Nation
6	Louvre	Château de Vincennes
8	Montrouge	Gare de l'Est
9	Jardin des Plantes	Épinay
10	Gare de l'Est	Mairie de Saint-Ouen
11A	Saint-Ouen – Cimetière	Saint-Mandé
11B	République	Pierrefitte
12	Place Voltaire	Auteuil
13	Louvre	Créteil
14	Gare de Lyon	Champ de Mars
15	Opéra	Passy
16	Madeleine	Boulogne – Rond-point de la reine
17	Opéra	Boulogne – Rond-point de la reine
18	Saint-Germain des Prés	Saint-Cloud
19	Avenue Henri-Martin	Porte de Vincennes
21A	Opéra	Le Raincy
21B	Opéra	Pavillons-sous-bois
21C	Opéra	Noisy-le-Sec
21D	Opéra	Bobigny – Six routes
22	Louvre	Romainville
24	République	Charenton – Ecoles
25	Luxembourg	Saint-Cloud
26	Gare Saint-Lazare	Cours de Vincennes

Indice \ Têtes de ligne	Tête de ligne	Tête de ligne
28	Gare du Nord	Porte d'Orléans
29	Gare Montparnasse	Pantin
30	Bastille	Gare de Passy
31	Étoile	Bastille
32	Gare d'Auteuil	Boulogne – Place Jules Guesde
33	Gare du Nord	Porte de Versailles
34	Asnières	Gare d'Austerlitz
35	Palais Royal	Courbevoie
37	Madeleine	Neuilly – Deloison – Longchamp
38	République	Puteaux – Rond-point des Bergères
39	Madeleine	Gennevilliers
40	Madeleine	Argenteuil
42	Madeleine	Stains – Les Prévoyants
43	Gare Montparnasse	Courbevoie
45	Madeleine	Asnières – Quatre routes
47	Porte d'Aubervilliers	Kremlin-Bicêtre
48	Opéra	Saint-Denis – Barrage
49A	Gare du Nord	Stains
49B	Gare du Nord	Garges-lès-Gonesse
50-71	République	La Courneuve
51	République	Drancy
52	Opéra	Le Bourget
53	République	Saint-Denis – Place Clovis Hugues
54	Trinité	Enghien
55	Opéra	Mairie de Saint-Ouen
81	Bastille	Maison-Alfort – Vert de Maisons
82	Châtelet	Vitry – Place Cavé
83	Châtelet	Choisy-le-Roi
84	Place d'Italie	Fort d'Ivry
85	Châtelet	Villejuif – Asile
86	Châtelet	Fontenay-aux-Roses
86B	Saint-Germain des Prés	Fontenay-aux-Roses
87	Les Halles	Malakoff
89	Hôtel de Ville	Clamart – Place Hunebelle
91	Gare Montparnasse	Bastille
92	Gare Montparnasse	Levallois – Quai Michelet
93	Châtelet	Cachan – Arcueil
95A	République	Pavillons-sous-bois – Gargan
95B	République	Montreuil – Boissière
96	Opéra	Montreuil – Mairie
99	Les Halles	Pantin – Rue Courtois
101	Châtelet	Romainville
103	République	Créteil – Cimetière
105	Gare d'Austerlitz	Vitry – Église
111	Louvre	Saint-Maur – Place des Corneilles
114	Bastille	La Maltournée
118A	République	Rosny-sous-bois – Église

Tab. 33 – *Lignes d'autobus parisiennes (1938)*[8]

Indice \ Têtes de ligne	Tête de ligne	Tête de ligne
20	Gare Saint-Lazare	Gare de Lyon
21	Gare Saint-Lazare	Porte de Gentilly
22	Opéra	Pont de Sèvres
24	Gare Saint-Lazare	Maison-Alfort
25	Opéra	Pantin
26	Gare Saint-Lazare	Cours de Vincennes
27	Gare Saint-Lazare	Porte de Vitry
28	Gare Saint-Lazare	Porte d'Orléans
30	Gare de l'Est	Trocadéro
31	Gare de l'Est	Étoile
32	Gare de l'Est	Porte de Passy
38	Gare de l'Est	Porte d'Orléans
39	Gare de l'Est	Porte de Versailles
42	Gare du Nord	Place Balard
43	Gare du Nord	Neuilly – Deloison – Longchamp
46	Gare du Nord	Saint-Mandé – Demi-Lune
47	Gare de l'Est	Bicêtre – Hospice
48	Gare du Nord	Porte de Vanves
49	Gare du Nord	Porte de Versailles
52	République	Pont de Saint-Cloud
53	Place Voltaire	Porte d'Asnières
54	République	Clichy – Casanova
55	République	Mairie de Montreuil
56	Porte de Clignancourt	Château de Vincennes
58	République	Vanves – Lycée Michelet
60	Gambetta	Porte de Montmartre
61	Gare d'Austerlitz	Le Pré-Saint-Gervais
62	Porte de Saint-Cloud	Cours de Vincennes
63	Gare de Lyon	Porte de la Muette
65	Gare d'Austerlitz	Mairie d'Aubervilliers
66	Square des Batignolles	Daumesnil
67	Pigalle	Porte de Gentilly
68	Place de Clichy	Montrouge – Cimetière de Bagneux
69	Gambetta	Champs de Mars
72	Hôtel de Ville	Pont de Saint-Cloud
73	Hôtel de Ville	Pont de Neuilly
74	Hôtel de Ville	Clichy – Hôpital Beaujon
75	Grenelle – Charles Michel	Porte de Pantin
76	Louvre	Mairie de Bagnolet
80	Mairie du XV^{e}	Mairie du XVIII^{e}
81	Luxembourg	Porte de Saint-Ouen
82	Luxembourg	Neuilly – Pont de la Jatte
83	Place d'Italie	Porte de Champerret
84	Place de la Contrescarpe	Porte de Champerret
85	Luxembourg	Saint-Denis – Pleyel
86	Champ de Mars	Saint-Mandé – Demi-Lune
91	Gare Montparnasse	Bastille
92	Gare Montparnasse	Porte de Champerret
94	Gare Montparnasse	Levallois – République
95	Gare Montparnasse	Porte de Montmartre
96	Gare Montparnasse	Porte des Lilas
PC	Petite ceinture	

Tab. 34 – *Lignes d'autobus parisiennes (1955)*[8]

Indice \ Têtes de ligne	Tête de ligne	Tête de ligne
20	Gare Saint-Lazare	Gare de Lyon
21	Gare Saint-Lazare	Porte de Gentilly
22	Opéra	Porte de Saint-Cloud
24	Gare Saint-Lazare	École vétérinaire de Maison-Alfort
26	Gare Saint-Lazare	Cours de Vincennes
27	Gare Saint-Lazare	Porte de Vitry – Claude Régaud
28	Gare Saint-Lazare	Porte d'Orléans
29	Gare Saint-Lazare	Porte de Montempoivre
30	Gare de l'Est	Trocadéro
31	Gare de l'Est	Étoile
32	Gare de l'Est	Porte d'Auteuil
38	Gare du Nord	Porte d'Orléans
39	Gare de l'Est	Issy – Val de Seine
42	Gare du Nord	Hôpital Georges Pompidou
43	Gare du Nord	Neuilly – Bagatelle
46	Gare du Nord	Saint-Mandé – Parc zoologique
47	Gare de l'Est	Fort du Kremlin-Bicêtre
48	Palais Royal – Musée du Louvre	Porte des Lilas
52	Opéra	Parc de Saint-Cloud
53	Opéra	Pont de Levallois
54	Porte d'Aubervilliers	Asnières – Gennevilliers
56	Porte de Clignancourt	Château de Vincennes
57	Porte de Bagnolet	Arcueil – Laplace RER
58	Châtelet	Vanves – Lycée Michelet
60	Gambetta	Porte de Montmartre
61	Gare d'Austerlitz	Le Pré-Saint-Gervais – Jean Jaurès
62	Porte de Saint-Cloud	Cours de Vincennes
63	Gare de Lyon	Porte de la Muette
65	Gare de Lyon	Mairie d'Aubervilliers
66	Opéra	Clichy – Victor Hugo
67	Pigalle	Porte de Gentilly
68	Place de Clichy	Châtillon – Montrouge
69	Gambetta	Champs de Mars
70	Hôtel de Ville	Radio France
72	Hôtel de Ville	Parc de Saint-Cloud
73	Musée d'Orsay	La Garenne-Colombes – Place de Belgique
74	Hôtel de Ville	Clichy – Berges de Seine
75	Pont-Neuf	Porte de la Villette
76	Louvre – Rivoli	Bagnolet – Louise Michel
80	Porte de Versailles	Mairie du XVIII^{e}
81	Châtelet	Porte de Saint-Ouen
82	Luxembourg	Neuilly – Hôpital américain
83	Porte d'Ivry – Claude Régaud	Friedland Haussmann
84	Panthéon	Porte de Champerret
85	Luxembourg	Mairie de Saint-Ouen
86	Saint-Germain des Prés	Saint-Mandé – Parc zoologique
87	Champ de Mars	Porte de Reuilly
88	Hôpital Georges Pompidou	Denfert-Rochereau
89	Bibliothèque François Mitterrand	Gare de Vanves – Malakoff
91	Montparnasse 2 TGV	Bastille
92	Gare Montparnasse	Porte de Champerret

Têtes de ligne / Indice	Tête de ligne	Tête de ligne
93	Invalides	Suresnes – de Gaulle
94	Gare Montparnasse	Levallois – Louison Bobet
95	Porte de Vanves	Porte de Montmartre
96	Gare Montparnasse	Porte des Lilas
102	Gambetta	Rosny – Bois Perrier RER
109	Terroirs de France	Charenton – Rives de Bercy
111	Terroirs de France	Champigny – Saint-Maur RER
132	Bibliothèque François Mitterrand	Vitry – Moulin Vert
216	Denfert-Rochereau	Marché de Rungis
302	Gare du Nord	La Courneuve – Six routes
325	Bibliothèque François Mitterrand	Château de Vincennes
350	Gare de l'Est	Roissypôle
351	Nation	Roissypôle
Montmartrobus	Pigalle	Mairie du XVIII^{e}
Orlybus	Denfert-Rochereau	Orly
Roissybus	Opéra	Roissy
PC 1	Porte de Champerret	Porte de Charenton
PC 2	Porte d'Ivry	Porte de la Villette
PC 3	Porte Maillot	Porte des Lilas
La traverse de Charonne	Gambetta	Gambetta
La traverse Bièvre-Montsouris	Place de l'abbé Georges Hénocque	Place de l'abbé Georges Hénocque

Tab. 35 – *Lignes d'autobus parisiennes (2005)*[8]

Annexe 6

Données techniques sur le matériel roulant de 1900 à 2000

Variable / Nom	Mise en service	Date de Réforme	Durée de vie (ans)	Parc total	Constructeur	Motorisation
Omnibus	1879	1913	34	680	CGO	Hippomobile
P2	1906	1912	6	151	Brillié-Schneider	Thermique
DA	1911	1914	3	263	de Dion-Bouton	Thermique
P3	1911	1914	3	100	Brillié-Schneider	Thermique
PB 2	1911	1914	3	627	Schneider	Thermique
H	1916	1938	22	1 269	CGO-Schneider	Thermique
H6	1923	1938	15	51	CGO-Schneider	Thermique
KX 1	1924	1935	11	25	STCRP-Renault	Thermique
MAT 2	1924	1935	11	25	SOMUA	Thermique
PN	1926	1950	24	337	STCRP-Renault	Thermique
PY	1929	1939	10	23	STCRP-Renault	Thermique
TN 4 A	1931	1937	6	470	STCRP-Renault	Thermique
TN 6 A	1932	1969	37	930	Renault	Thermique
K 63	1934	1955	21	260	Panhard	Thermique
TN 4 C	1934	1959	25	50	Renault	Thermique
TN 4 F	1934	1970	36	285	STCRP-Renault	Thermique
TN 6 C	1934	1959	25	250	STCRP-Renault	Thermique
ZUROC	1935	1939	4	10	Panhard	Thermique
ZYAE	1935	1939	4	10	Renault	Thermique
TN 4 H	1936	1971	35	970	Renault	Thermique
TN 4 B	1937	1958	21	470	STCRP-Renault	Thermique
CS 60	1943	1957	14	40	Vetra	Électrique
APH	1947	1969	22	187	Chausson	Thermique
OP 5	1950	1973	23	921	SOMUA-MGT	Thermique
VB Rh	1950	1966	16	55	Vetra-Renault	Électrique
R 4 190/R 4 191	1951	1958	7	26	Renault	Thermique
APU 53	1954	1971	17	273	Chausson	Thermique
PCP 10	1955	1972	17	150	Berliet	Thermique
APVU	1956	1976	20	756	Chausson	Thermique
VBF	1957	1966	9	38	Vetra-Berliet	Électrique
RU	1961	1970	9	60	Verney	Thermique
PCMR	1965	1980	15	750	Berliet	Thermique
SC 10	1965	2002	37	4 242	SAVIEM	Thermique
PCMR-E	1968	1977	9	26	Berliet	Thermique
PGR	1968	1983	15	560	Berliet	Thermique
HWCH 14	1972	1980	8	18	Citroën-Currus	Thermique
E 110	1974	1986	12	10	SAVIEM	Thermique
PR 100	1974	2002	28	304	RVI	Thermique
Coyotte	1980	1989	9	17	Citroën-Heuliez	Thermique
SC 10 R	1981	2002	21	1 597	Renault	Thermique
CBM 220	1982	1995	13	16	CBM	Thermique
GX 17	1982	1990	8	26	Renault-Heuliez	Thermique
TU 1	1982	1990	8	6	Peugeot-Durisotti	Thermique
PR 180	1983	2001	18	405	RVI	Thermique
R 312	1988	2001	13	1 596	RVI	Thermique
A 508	1990	2000	10	8	Van Hool	Thermique
GX 317	1995	2005	10	181	Renault-Heuliez	Thermique et GPL
Agora S	1996	2005	9	1 427	RVI	Thermique et GNV

Variable / Nom	Mise en service	Date de Réforme	Durée de vie (ans)	Parc total	Constructeur	Motorisation
Agora L	1997	2005	8	321	RVI	Thermique

Tab. 36 – *Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques générales*[9]

Variable / Nom	Longueur (m)	Largeur (m)	Surface (m²)	Hauteur (m)	Volume (m³)	Masse à vide (t)	Masse en charge (t)
Omnibus	5,54	2,30	12,74	3,73	47,53	1,70	4,95
P2	6,24	2,30	14,35	4,25	61,00	4,20	6,50
DA	6,91	2,30	15,89	3,00	47,68	5,07	7,16
P3	6,66	2,30	15,32	3,00	45,95	5,06	7,27
PB 2	7,53	2,30	17,32	3,00	51,96	5,40	8,05
H	8,37	2,19	18,33	3,15	57,74	5,20	8,15
H6	10,43	2,19	22,84	3,00	68,53	7,04	10,64
KX 1	7,40	2,39	17,65	3,14	55,33	5,39	7,08
MAT 2	7,45	2,39	17,76	3,14	55,67	5,34	6,98
PN	8,19	2,37	19,41	2,88	55,90	5,60	8,40
PY	?	?	?	?	?	?	?
TN 4 A	9,19	2,42	22,24	2,97	66,05	6,11	9,50
TN 6 A	9,50	2,42	22,99	2,97	68,28	7,10	10,49
K 63	9,70	2,39	23,12	3,06	70,81	7,06	10,56
TN 4 C	9,22	2,42	22,31	2,92	65,15	6,40	10,18
TN 4 F	9,14	2,42	22,12	2,92	64,59	6,69	10,08
TN 6 C	9,50	2,42	22,99	2,97	68,28	6,96	10,74
ZUROC	5,75	2,35	13,51	?	?	?	?
ZYAE	6,11	2,16	13,20	?	?	?	?
TN 4 H	9,76	2,35	22,94	3,12	71,56	7,45	10,81
TN 4 B	9,19	2,42	22,24	2,97	66,05	6,11	9,50
CS 60	9,99	2,35	23,48	2,74	64,33	7,50	11,02
APH	10,26	2,50	25,65	2,94	75,35	6,65	11,42
OP 5	10,59	2,49	26,41	3,10	81,88	8,60	12,96
VB Rh	9,99	2,5	24,98	2,95	73,68	10,20	14,57
R 4 190/R 4 191	10,56	2,5	26,40	3,17	83,69	7,48	12,10
APU 53	10,43	2,48	25,87	2,82	72,94	8,47	12,36
PCP 10	10,98	2,49	27,34	3,12	85,30	8,80	13,60
APVU	10,72	2,65	28,41	2,99	84,94	8,96	14,21
VBF	10,96	2,5	27,40	2,90	79,46	9,80	14,20
RU	7,46	2,45	18,28	2,72	49,71	5,21	7,36
PCMR	11,00	2,50	27,50	2,96	81,40	8,20	15,00
SC 10	11,00	2,50	27,50	2,96	81,40	8,15	15,00
PCMR-E	9,75	2,31	22,52	4,35	97,97	8,20	15,00
PGR	9,00	2,31	20,79	2,96	61,54	6,70	10,00
HWCH 14	5,34	?	?	?	?	2,14	3,26
E 110	11,05	2,5	27,63	3,00	82,88	8,96	14,25
PR 100	11,38	2,5	28,46	3,03	86,23	9,89	17,40

[9] Ces données sont issues du croisement de différentes sources, parfois légèrement divergentes ou lacunaires, notamment :
- Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 2 ;
- Van Boque (D.), *Les autobus parisiens*, Paris, Alcine, 1991, *passim* ;
- Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue*, *op. cit.* ;
- `http://www.amtuir.org`.

Variable / Nom	Longueur (m)	Largeur (m)	Surface (m²)	Hauteur (m)	Volume (m³)	Masse à vide (t)	Masse en charge (t)
Coyotte	6,00	?	?	?	?	?	?
SC 10 R	11,00	2,50	27,50	2,94	80,85	8,36	15,00
CBM 220	8,82	2,20	19,40	2,83	54,91	7,40	12,00
GX 17	?	?	?	?	?	?	?
TU 1	5,85	2,04	11,93	?	?	?	?
PR 180	17,67	2,50	44,18	3,00	132,53	15,00	26,00
R 312	11,99	2,50	29,98	3,01	90,22	11,25	19,00
A 508	8,86	2,25	19,94	2,88	57,41	7,40	11,93
GX 317	12,00	2,50	30,00	2,79	83,70	11,56	19,00
Agora S	11,99	2,50	29,98	2,92	87,53	11,64	19,00
Agora L	17,80	2,50	44,5	2,92	129,94	17,30	30,00

Tab. 37 – *Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques physiques*[9]

Variable / Nom	Vitesse (km/h)	Puissance (ch)	Capacité	Places assises (%)	Places debout (%)	Voyageurs par m²
Omnibus	5	2	31	93,55	6,45	2,43
P2	20	35	31	93,55	6,45	2,16
DA	20	30	34	70,59	29,41	2,14
P3	23	40	30	66,67	33,33	1,96
PB 2	23	38	35	80,00	20,00	2,02
H	22	30	38	73,68	26,32	2,07
H6	22	30	48	83,33	16,67	2,10
KX 1	40	48	25	100,00	0,00	1,42
MAT 2	40	48	25	100,00	0,00	1,41
PN	35	45	40	72,15	27,85	2,04
PY	?	45	38	63,16	36,84	?
TN 4 A	40	58	50	51,00	49,00	2,25
TN 6 A	40	67	54	53,27	46,73	2,33
K 63	35	65	50	74,00	26,00	2,16
TN 4 C	40	58	50	66,00	34,00	2,24
TN 4 F	40	58	54	66,00	34,00	2,42
TN 6 C	40	67	53	64,76	35,24	2,28
ZUROC	65	45	26	80,77	19,23	1,92
ZYAE	65	58	26	80,77	19,23	1,97
TN 4 H	40	58	50	82,00	18,00	2,18
TN 4 B	40	58	50	51,00	49,00	2,25
CS 60	58	80	52	38,46	61,54	2,21
APH	58	94	60	71,87	28,13	2,36
OP 5	55	127	62	50,81	49,19	2,33
VB Rh	60	130	65	47,69	52,31	2,60
R 4 190/R 4 191	55	105	70	64,29	35,71	2,65
APU 53	55	118	55	58,18	41,82	2,13
PCP 10	?	138	70	36,43	63,57	2,56
APVU	?	149	70	67,69	32,31	2,46
VBF	60	80	65	44,62	55,38	2,37
RU	?	76	32	62,50	37,50	1,75
PCMR	65	150	70	50,69	49,31	2,55

Variable / Nom	Vitesse (km/h)	Puissance (ch)	Capacité	Places assises (%)	Places debout (%)	Voyageurs par m²
SC 10	65	150	75	44,67	55,33	2,73
PCMR-E	?	150	84	64,29	35,71	3,73
PGR	?	125	45	62,22	37,78	2,16
HWCH 14	?	?	13	100,00	?	?
E 110	80	192	70	55,71	44,29	2,53
PR 100	100	200	86	35,91	64,09	3,03
Coyotte	?	69	17	70,59	29,41	?
SC 10 R	65	160	79	41,77	58,23	2,87
CBM 220	?	155	57	36,84	63,16	2,94
GX 17	70	66	17	70,59	29,41	?
TU 1	?	72	21	45,45	54,55	1,76
PR 180	103	241	149	?	?	3,37
R 312	75	206	101	30,69	69,31	3,37
A 508	?	150	68	32,35	67,65	3,41
GX 317	80	230	95	29,47	70,53	3,17
Agora S	75	230	95	29,47	70,53	3,17
Agora L	75	253	155	25,00	75,00	3,48

Tab. 38 – *Données techniques sur le matériel roulant (1900-2000) : caractéristiques perçues par le voyageur*[9]

Annexe 7

Fréquentation des réseaux d'omnibus, puis d'autobus, de tramway, de métro et de la ligne de Sceaux, puis du RER RATP, de 1900 à 2000

Réseau / Année	Omnibus (puis autobus)	Tramway	Surface	Métro	Ligne de Sceaux (puis RER RATP)
1900	163 001 243	272 764 717	435 765 960	17 600 000	?
1901	133 202 893	304 842 363	438 045 256	55 800 000	?
1902	129 173 698	335 535 215	464 708 913	72 100 000	?
1903	124 924 766	353 261 003	478 185 769	118 200 000	?
1904	121 557 809	370 890 159	492 443 470	140 200 000	?
1905	114 557 809	386 103 897	500 661 706	178 700 000	?
1906	115 374 546	390 120 479	505 495 025	201 200 000	?
1907	119 483 371	397 472 875	516 956 246	239 100 000	?
1908	115 374 403	419 329 040	534 703 443	282 400 000	?
1909	114 794 901	432 966 773	547 761 674	314 700 000	?
1910	128 490 918	446 000 000	574 761 674	317 800 000	?
1911	135 722 473	469 222 157	604 944 630	428 800 000	?
1912	205 925 280	451 074 720	657 000 000	452 100 000	?
1913	246 242 644	485 592 347	732 059 275	467 400 000	?
1914	151 861 370[11]	438 592 347	590 453 717	396 800 000	?
1915	0[11]	403 685 326	403 685 326	408 000 000	?
1916	8 315 300[11]	481 996 737	490 312 037	497 100 000	?
1917	19 862 443[11]	516 150 266	536 012 709	588 200 000	?
1918	31 601 709[11]	522 667 881	554 269 590	610 000 000	?
1919	95 420 364[11]	598 109 481	693 529 845	726 500 000	?
1920	165 984 957[11]	605 778 933	771 763 890	688 200 000	?
1921	245 874 430[11]	636 365 516	882 239 946	637 500 000	?
1922	290 146 147	635 592 912	925 739 059	678 600 000	?
1923	337 503 838	694 827 609	1 032 331 447	704 700 000	?
1924	356 529 851	723 153 749	1 079 683 600	740 700 000	?
1925	344 800 583	720 279 679	1 065 080 262	793 700 000	?
1926	332 453 662	689 364 710	1 021 818 372	796 000 000	?
1927	329 441 596	685 446 982	1 014 888 578	791 900 000	?
1928	342 868 520	727 323 661	1 070 192 182	818 300 000	?
1929	346 747 984	734 390 332	1 081 138 816	856 500 000	?

[10] Ces données sont issues de trois sources différentes :
- *Annuaire statistique de la Ville de Paris* ;
- *Statistiques annuelles de la RATP* ;
- Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1.

La cohérence des données n'est malheureusement pas totale sur ces différents réseaux et une période aussi longue. Voici les mises en garde de rigueur :
- certaines données sont précises au voyageur près ; d'autres au million de voyageurs près. Une telle différence est importante sans poser de problème particulier. En effet, à l'exception des données pour la ligne de Sceaux de 1937 à 1945, la précision est toujours au minimum de 1 %. Nous avons choisi de placer dans ce tableau la donnée la plus précise dont nous disposions, sans faire de recherches extrêmement poussées pour les réseaux ferrés lourds, et ce, afin de permettre d'extraire, sur des périodes plus courtes ou pour un des réseaux, les données les plus fines possible ;
- pour les réseaux ferrés lourds, ces données sont directement liées aux entrées comptabilisées ;
- pour les réseaux de surface, ces données sont celles relevées par les receveurs jusqu'à leur disparition progressive au tournant des années 1960-1970. Ce sont par la suite des données issues de comptages réalisés par des appareils spécifiques ;
- en 1974 et 1984, le mode de comptage change sur le réseau routier ;
- il nous semble que la validité de ces données est grande. Les seules faiblesses sont liées à la fraude et aux négligences des receveurs et poinçonneurs. Ce que nous ne pouvons estimer mais reste probablement, à l'échelle du réseau, assez négligeable. Quoi qu'il en soit, les données sont une estimation minimale de la fréquentation réelle.

[11] Exploitation partiellement ou totalement suspendue.

Réseau / Année	Omnibus (puis autobus)	Tramway	Surface	Métro	Ligne de Sceaux (puis RER RATP)
1930	365 953 366	676 574 812	1 042 528 178	887 900 000	?
1931	395 397 779	630 991 898	1 026 389 677	929 000 000	?
1932	421 823 942	540 705 623	962 529 565	863 600 000	?
1933	553 743 422	441 550 220	995 293 642	838 300 000	?
1934	667 978 797	280 951 046	948 929 843	851 900 000	?
1935	787 471 766	165 916 215	953 387 981	831 200 000	?
1936	898 379 078	80 496 965	978 876 043	815 500 000	?
1937	1 004 589 724	5 905 953	1 010 495 677	840 600 000	8 000 000
1938	852 854 249	1 237 052	854 091 301	760 600 000	16 800 000
1939	643 401 510 [11]	0 [12]	643 401 510	649 500 000	18 000 000
1940	207 612 000 [11]	0 [12]	207 612 000	650 000 000	21 700 000
1941	217 367 000 [11]	0 [12]	217 367 000	1 035 100 000	36 300 000
1942	216 439 000 [11]	0 [12]	216 439 000	1 239 400 000	43 900 000
1943	219 996 000 [11]	0 [12]	219 996 000	1 320 400 000	46 800 000
1944	164 896 000 [11]	0 [12]	164 896 000	1 112 000 000	35 900 000
1945	199 751 000 [11]	0 [12]	199 751 000	1 508 100 000	46 300 000
1946	588 377 000 [11]	0 [12]	588 377 000	1 598 300 000	48 041 000
1947	786 188 000	0 [12]	786 188 000	1 453 000 000	43 291 000
1948	896 381 000	0 [12]	896 381 000	1 389 000 000	42 976 000
1949	869 888 000	0 [12]	869 888 000	1 246 800 000	40 055 000
1950	810 176 000	0 [12]	810 176 000	1 129 300 000	37 025 000
1951	788 048 000	0 [12]	788 048 000	1 031 600 000	33 179 000
1952	857 051 000	0 [12]	857 051 000	1 070 000 000	35 165 000
1953	826 820 000	0 [12]	826 820 000	1 028 400 000	33 648 000
1954	861 978 000	0 [12]	861 978 000	1 068 100 000	35 317 000
1955	843 202 000	0 [12]	843 202 000	1 078 100 000	36 266 000
1956	868 929 000	0 [12]	868 929 000	1 114 800 000	37 909 000
1957	896 795 000	0 [12]	896 795 000	1 124 218 000	40 545 000
1958	873 045 000	0 [12]	873 045 000	1 160 807 000	42 749 000
1959	874 872 000	0 [12]	874 872 000	1 158 991 000	45 105 000
1960	851 400 000	0 [12]	851 400 000	1 166 132 000	46 571 000
1961	795 746 000	0 [12]	795 746 000	1 113 260 000	45 503 000
1962	768 784 000	0 [12]	768 784 000	1 130 134 000	45 821 000
1963	757 401 000	0 [12]	757 401 000	1 182 464 000	47 956 000
1964	756 401 000	0 [12]	756 401 000	1 186 624 000	50 651 000
1965	749 560 000	0 [12]	749 560 000	1 201 517 000	52 942 000
1966	731 887 000	0 [12]	731 887 000	1 188 904 000	53 610 000
1967	659 748 000	0 [12]	659 748 000	1 171 812 000	53 705 000
1968	543 403 363	0 [12]	543 403 363	1 086 840 000	50 033 000
1969	552 254 326	0 [12]	552 254 326	1 122 356 000	54 270 000
1970	528 350 439	0 [12]	528 350 439	1 128 258 000	98 301 000
1971	514 208 585	0 [12]	514 208 585	1 078 034 823	99 048 000
1972	503 618 058	0 [12]	503 618 058	1 111 293 000	113 800 000
1973	500 649 814	0 [12]	500 649 814	1 097 000 000	133 800 000
1974	507 000 000	0 [12]	507 000 000	1 043 399 921	127 100 000
1975	567 993 438	0 [12]	567 993 438	980 828 775	130 400 000
1976	679 257 904	0 [12]	679 257 904	1 055 426 031	129 400 000
1977	709 775 195	0 [12]	709 775 195	1 080 738 008	131 900 000
1978	709 161 329	0 [12]	709 161 329	1 103 428 972	178 200 000
1979	746 609 114	0 [12]	746 609 114	1 105 868 033	196 200 000
1980	733 708 264	0 [12]	733 708 264	1 093 903 887	205 100 000
1981	708 441 905	0 [12]	708 441 905	1 109 467 287	222 900 000
1982	723 972 564	0 [12]	723 972 564	1 129 795 889	246 400 000

[12] Le réseau de tramway a été démantelé en 1938. Un nouveau réseau est mis en exploitation à partir de 1992.

Réseau / Année	Omnibus (puis autobus)	Tramway	Surface	Métro	Ligne de Sceaux (puis RER RATP)
1983	755 571 115	0 [12]	755 571 115	1 156 427 992	256 900 000
1984	729 000 000	0 [12]	729 000 000	1 177 142 392	278 000 000
1985	749 333 000	0 [12]	749 333 000	1 188 635 190	288 802 000
1986	767 054 000	0 [12]	767 054 000	1 166 340 136	291 050 000
1987	762 917 000	0 [12]	762 917 000	1 176 420 115	292 060 000
1988	794 392 000	0 [12]	794 392 000	1 190 746 676	291 604 764
1989	811 393 000	0 [12]	811 393 000	1 221 057 731	325 914 570
1990	817 042 000	0 [12]	817 042 000	1 220 615 841	361 821 001
1991	806 610 000	0 [12]	806 610 000	1 187 66 627	360 898 099
1992	826 626 000	3 938 000	830 564 000	1 201 415 231	367 162 647
1993	843 675 000	15 326 000	859 001 000	1 176 805 409	361 137 389
1994	841 968 000	17 016 000	858 984 000	1 169 857 212	363 793 047
1995	753 100 000	15 000 000	768 100 000	1 029 128 917	323 388 061
1996	818 740 000	16 900 000	835 640 000	1 091 612 495	350 551 313
1997	850 000 000	19 800 000	869 800 000	1 115 944 595	354 129 722
1998	859 800 000	24 800 000	884 600 000	1 155 742 358	368 147 182
1999	874 700 000	32 100 000	906 800 000	1 190 249 126	384 147 182
2000	910 300 000	35 800 000	946 100 000	1 247 093 046	403 759 504

Tab. 39 – *Fréquentation des réseaux d'omnibus, puis d'autobus, de tramway, de métro et de la ligne de Sceaux, puis du RER RATP (1900-2000)* [10]

Annexe 8

Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation de 1900 à 1914

Variable / Année	Longueur (km)	Fréquentation (millions de voyageurs)
1900	13,239	17,6
1901	13,239	55,8
1902	17,244	72,1
1903	24,726	118,2
1904	30,76	140,2
1905	31,728	178,7
1906	44,425	201,2
1907	45,612	239,1
1908	50,626	282,4
1909	57,198	314,7
1910	75,776	317,8
1911	82,691	428,8
1912	85,485	452,1
1913	92,565	467,4
1914	92,565	396,8

Tab. 40 – *Évolution de la longueur du réseau de métro et de sa fréquentation (1900-1914)* [13]

[13] *Annuaire statistique de la Ville de Paris* et `http://www.metro-pole.net`.

Annexe 9

Évolution de la grille tarifaire des réseaux d'autobus et de métro de 1900 à 2000

Valeur / Évolution	Trajets en autobus		Ticket de métro	Trajets en autobus		Ticket de métro
	Saint-Lazare Opéra	Saint-Lazare Gare de Lyon		Saint-Lazare Opéra	Saint-Lazare Gare de Lyon	
	(F courants)			(€ de 2006)		
19 juillet 1900	0,15	0,15	0,15	0,52	0,52	0,52
1er juin 1910	0,1	0,15	0,15	0,35	0,52	0,52
8 février 1919	0,15	0,2	0,2	0,18	0,24	0,24
1er avril 1920	0,25	0,35	0,3	0,21	0,30	0,25
19 janvier 1922	0,25	0,5	0,3	0,25	0,50	0,30
15 janvier 1924	0,3	0,55	0,35	0,24	0,44	0,28
1er août 1925	0,4	0,8	0,45	0,30	0,60	0,34
1er août 1926	0,5	1	0,6	0,28	0,57	0,34
1er janvier 1930	0,6	1,2	0,7	0,31	0,61	0,36
31 mai 1937	0,6	1,2	0,8	0,31	0,61	0,41
9 août 1937	0,8	1,6	1	0,41	0,82	0,51
1er janvier 1938	0,9	1,8	1,1	0,40	0,81	0,49
24 novembre 1938	1,05	2,1	1,3	0,47	0,94	0,58
4 août 1941	1,3	2,6	1,3	0,39	0,79	0,39
1er avril 1944	1,5	3	1,5	0,25	0,50	0,25
3 décembre 1945	1	5	2	0,11	0,56	0,22
5 janvier 1946	1,5	7,5	2	0,11	0,55	0,15
2 janvier 1947	2	10	4	0,10	0,49	0,20
24 novembre 1947	2,5	12,5	5	0,12	0,62	0,25
4 octobre 1948	5	25	10	0,16	0,78	0,31
30 janvier 1950	5	25	14	0,12	0,62	0,35
26 février 1951	7	35	15	0,15	0,75	0,32
6 août 1951	7,5	37,5	20	0,16	0,80	0,43
6 janvier 1958	10	50	30	0,16	0,78	0,47
1er janvier 1960	0,1	0,5	0,3	0,14	0,71	0,42
1er août 1960	0,185	0,925	0,37	0,26	1,31	0,52
15 juillet 1967	0,6	1,2	0,6	0,67	1,34	0,67
1 février 1970	0,7	1,4	0,7	0,67	1,33	0,67
20 août 1971	0,8	1,6	0,8	0,72	1,44	0,72
1er juillet 1975	0,9	1,8	0,9	0,55	1,10	0,55
1er juillet 1976	1	2	1	0,56	1,11	0,56
1er juillet 1977	1,1	2,2	1,1	0,56	1,12	0,56
1er juillet 1978	1,25	2,5	1,25	0,58	1,17	0,58
1er juillet 1979	1,5	3	1,5	0,63	1,27	0,63
1er juillet 1980	1,75	3,5	1,75	0,65	1,30	0,65
1er août 1981	2	4	2	0,66	1,31	0,66
1er novembre 1982	2,2	4,4	2,2	0,64	1,29	0,64
1er août 1983	2,4	4,8	2,4	0,64	1,28	0,64
1er août 1984	2,55	5,1	2,55	0,63	1,27	0,63
1er avril 1985	2,65	5,3	2,65	0,62	1,25	0,62
1er mai 1986	2,75	5,5	2,75	0,63	1,26	0,63
1er juin 1987	2,82	5,64	2,82	0,63	1,25	0,63
1er août 1988	3	6	3	0,65	1,30	0,65
1er janvier 1989	2,96	5,92	2,96	0,62	1,24	0,62
25 août 1989	3,12	6,24	3,12	0,65	1,30	0,65

Valeur / Évolution	Trajets en autobus		Ticket de métro	Trajets en autobus		Ticket de métro
	Saint-Lazare Opéra	Saint-Lazare Gare de Lyon		Saint-Lazare Opéra	Saint-Lazare Gare de Lyon	
	(F courants)			(€ de 2006)		
1er août 1990	3,28	6,56	3,28	0,66	1,32	0,66
1er août 1991	3,45	6,9	3,45	0,67	1,35	0,67
1er août 1992	3,65	7,3	3,65	0,70	1,40	0,70
1er mai 1993	3,9	7,8	3,9	0,73	1,46	0,73
1er août 1994	4,1	8,2	4,1	0,76	1,51	0,76
1er août 1995	4,4	4,4	4,4	0,80	0,80	0,80
1er juillet 1996	4,6	4,6	4,6	0,82	0,82	0,82
1er août 1997	4,8	4,8	4,8	0,84	0,84	0,84
1er juillet 1998	5,2	5,2	5,2	0,91	0,91	0,91
1er juillet 1999	5,5	5,5	5,5	0,95	0,95	0,95
1er juillet 2000	5,8	5,8	5,8	0,99	0,99	0,99

Tab. 41 – *Évolution de la grille tarifaire des réseaux d'autobus et de métro (1900-2000)*[14]

[14] Les prix des trajets sont calculés à partir du travail de Denis Boyer et de l'évolution du sectionnement de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (Boyer (D.), *Tarification RATP, historique*, Paris, RATP, 2005, 118 p. ; ABUS/Ligne 20).

Annexe 10

Dates de motorisation des lignes d'omnibus de 1906 à 1912

Ligne	Date de motorisation
A	30 juillet 1907
B	9 janvier 1911
C	20 août 1906
D	17 juillet 1911
E	25 août 1912
F	7 août 1911
G	12 juin 1911
G^{bis}	12 juin 1911
H	30 juin 1907
I	20 janvier 1907
I^{bis}	20 janvier 1907
J	1er novembre 1907
K	24 novembre 1912
L	29 décembre 1912
M	16 avril 1911
N	31 mars 1912
N^{bis}	24 mars 1912
O	10 mars 1912
O bis	17 mars 1912
P	7 avril 1912
P^{bis}	11 avril 1912
Q	10 avril 1912
R	15 janvier 1912
S	10 mai 1912
T	1er décembre 1912
U	22 décembre 1912
V	16 août 1911
X	1er février 1912
Y	20 novembre 1911
Z	30 juin 1912
AB	8 janvier 1912
AC	18 décembre 1911
AD	2 octobre 1911
AE	17 novembre 1912
AE^{bis}	17 novembre 1912
AF	1er mai 1912
AG	11 septembre 1911
AH	11 février 1912
AI	11 mai 1911
AJ	21 janvier 1912
AK	2 juin 1912
AL	24 mars 1907
AM	11 juin 1906
AN	18 février 1912
AO	17 novembre 1912
AP	1er décembre 1912
AQ	30 avril 1911
AR	3 juillet 1911

Tab. 42 – *Dates de motorisation des lignes d'omnibus de 1906 à 1912*[15]

[15] La date indiquée est celle où pour la première fois un omnibus automobile a été mis en service commercial sur chaque ligne ; il est courant que la motorisation se soit opérée en deux temps, à quelques semaines d'intervalle (Clavel (A.), *Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue*, *op. cit.*). Nous n'avons pas trouvé de date précise pour les lignes F^{bis}, H^{bis}, Y^{bis}, AH^{bis} et AS, mais elles furent motorisées avant la fin du processus sur la ligne L (La Villette – Saint-Sulpice), dernière ligne à voir circuler un omnibus hippomobile sur le réseau parisien, le 11 janvier 1913.

Annexe 11

Évolution du poids relatif des tarifs des réseaux d'autobus et de métro dans le salaire quotidien de l'ouvrier professionnel parisien de 1913 à 1976

Valeur / Évolution	Salaire quotidien de l'ouvrier professionnel parisien		Trajets en autobus		Ticket de métro
			Saint-Lazare Opéra	Saint-Lazare Gare de Lyon	
	(F courants)	(€ de 2006)	Poids dans le salaire (%)		
1913	7,81	23,38	1,28	1,92	1,92
1939	76,71	32,21	1,37	1,69	1,69
1951	1 386,30	29,69	1,80	1,01	1,01
1969	65,10	65,17	1,84	0,92	0,92
1976	153,42	85,52	1,17	0,59	0,59

Tab. 43 – *Évolution du poids relatif des tarifs des réseaux d'autobus et de métro dans le salaire quotidien de l'ouvrier professionnel parisien (1913-1976)*[16]

[16] Pour les salaires, voir Fourastié (J.) et Fourastié (J.), *Pouvoir d'achat, prix et salaires*, Paris, Gallimard, 1977, p. 37. Pour les tarifs, voir tab. 41, p. 996.

Annexe 12

Offre et fréquentation des lignes E, E^{bis} et AK de 1920 à 1939

Ligne / Année	E		E^{bis}		AK	
	Offre (km.v)	Fréquentation (voyageurs)	Offre (km.v)	Fréquentation (voyageurs)	Offre (km.v)	Fréquentation (voyageurs)
1920	?	16 374 582	0 [18]	0 [18]	?	9 238 009
1921	1 971 010	17 498 377	0 [18]	0 [18]	1 731 883	13 575 136
1922	2 010 018	17 138 370	0 [18]	0 [18]	2 129 793	15 083 905
1923	1 654 284	16 818 500	0 [18]	0 [18]	1 932 292	14 945 636
1924	1 417 237	14 937 941	0 [18]	0 [18]	1 875 630	15 416 302
1925	1 328 513	13 534 270	0 [18]	0 [18]	1 826 981	14 910 276
1926	1 268 119	12 121 002	0 [18]	0 [18]	1 951 506	15 183 062
1927	1 053 395	10 191 664	0 [18]	0 [18]	1 570 127	12 300 541
1928	1 044 759	9 972 999	0 [18]	0 [18]	1 495 406	11 935 136
1929	956 825	8 658 374	0 [18]	0 [18]	1 455 560	11 076 658
1930	832 487	7 965 405	82 464	550 865	1 402 242	10 364 291
1931	548 267	4 231 496	1 257 224	7 826 441	1 384 747	10 042 050
1932	356 225	2 596 305	955 024	6 153 970	1 260 556	9 758 282
1933	343 006	2 358 577	961 931	7 039 316	1 311 832	9 628 591
1934	404 153	2 763 829	1 079 472	7 314 148	1 283 027	8 798 741
1935	487 536	3 542 384	389 219	1 850 608	1 261 398	8 623 147
1936	467 782	2 938 130	0 [18]	0 [18]	1 290 999	8 720 125
1937	451 744	3 410 080	0 [18]	0 [18]	1 344 649	8 866 381
1938	399 747	2 531 256	0 [18]	0 [18]	1 227 257	8 212 863
1939	243 284	1 441 604	0 [18]	0 [18]	842 099	5 410 884

Tab. 44 – *Offre et fréquentation sur les lignes E, E^{bis} et AK (1920-1939)* [17]

[17] *Annuaire statistique de la Ville de Paris* et statistiques de la STCRP (ARATP/4R 84 à 101 et AP/Pérotin/10 331/56/1/156). Il faut mentionner le prolongement de la ligne E à Reuilly – Bercy du 24 novembre 1930 au 11 mai 1931 qui fausse légèrement la comparaison pour les années 1930 et 1931. L'orientation générale étant à la baisse, cette dernière est donc plus forte qu'il n'y apparaît sur l'itinéraire traditionnel de la Madeleine à la Bastille.

[18] La ligne E^{bis} a été créée le 11 mai 1931, a abandonné le tronçon Madeleine – République le 30 juillet 1934 et fut remplacée par la ligne 24 le 7 octobre 1935.

Annexe 13

Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramway de 1921 à 1938

Variable / Année	Nombre de lignes			Longueur du réseau (km)		
	Tramway	Autobus	Total	Tramway	Autobus	Total
1921	116	45	161	901	261	1 162
1922	113	51	164	977	314	1 291
1923	115	60	175	1 004	396	1 400
1924	120	62	182	1 053	420	1 473
1925	122	72	194	1 111	518	1 629
1926	121	84	205	1 080	552	1 632
1927	118	88	206	1 066	591	1 657
1928	117	90	207	1 045	626	1 671
1929	115	99	214	1 051	686	1 737
1930	109	112	221	992	809	1 801
1931	106	128	234	969	922	1 891
1932	101	146	247	898	1 077	1 975
1933	79	167	246	678	1 287	1 965
1934	53	184	237	441	1 451	1 892
1935	28	201	229	210	1 672	1 882
1936	7	215	222	51	1 884	1 935
1937	1	215	216	6	1 889	1 895
1938	0	211	211	0	1 858	1 858

Tab. 45 – *Évolution du nombre de lignes et de la longueur des réseaux d'autobus et de tramway (1921-1938)*[19]

[19] Passalacqua (A.), *Autobus et espace public parisiens. Insertion, pratiques et représentations de 1900 à nos jours*, DEA d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Université Paris VII Denis Diderot, 2004, p. 134.

Annexe 14

Liste des services spéciaux d'autobus organisés en 1921 [20]

– Lignes spéciales (lignes mises à l'essai les dimanches et jours fériés uniquement) :
– SD (Porte de Neuilly – Filles du calvaire) ;
– SC (Porte Dauphine – Place Saint-Michel) ;
– SB (Avenue Henri Martin – Gare de l'Est) ;

– Services rabatteurs (lignes reliant un pôle du réseau à un lieu mal desservi particulièrement visité ou où se déroule une manifestation importante, à titre provisoire ou définitif, les dimanches et jours fériés uniquement) :
– Porte d'Orléans – Robinson ;
– Saint-Germain – Croix de Noailles ;
– La Varenne – Chennevières ;
– Argenteuil – Hauteurs de Sannois ;
– Rueil – Saint Cucufa ;
– Enghien – Montmorency ;
– Argenteuil – Lac d'Enghien ;
– Rond-point de Boulogne – Ville d'Orsay ;
– Sèvres – Marnes la Coquette ;
– Croix de Noailles – Maisons-Laffitte ;
– Créteil – Bonneuil – Parc de Grosbois ;
– Port-Marly – Forêt de Marly ;

– Services d'excursion (service à la journée ou à l'après-midi, parfois avec itinéraire différent à l'aller et au retour, du mois de mars au mois d'octobre, les dimanches et jours fériés uniquement) :
– Paris – Saint-Germain en Laye ;
– Paris – La vallée de Chevreuse ;
– Paris – Fontainebleau ;
– Paris – Chantilly – Senlis ;
– Paris – L'Isle Adam ;
– Paris – Les hauteurs de l'haussé ;
– Paris – Senlis – Chaâlis – Ermenonville ;
– Paris – Montfort l'Amaury – Neauphle le château ;
– Paris – Port royal – Magny le hameau ;
– Paris – L'Hay-les-roses – La vallée aux loups ;
– Paris – Cormeilles en Parisis ;
– Paris – La Malmaison – Saint Cucufa ;
– Paris – Moulin de Sannois – Lac d'Enghien ;
– Paris – Ville d'Avray – Les bois de Fosses reposes ;

– Services des expositions et fêtes reliant une manifestation particulière :
– Opéra – Invalides pour desservir la Foire de Paris ;
– Opéra – Neuilly (avenue de Madrid), Place Clichy – Neuilly (avenue de Madrid) et Cluny – Neuilly (avenue de Madrid) pour desservir la Fête de Neuilly ;
– Place de l'Étoile – Porte des sablons pour desservir l'Exposition de la maternité ;

[20] AP, Pérotin/10 331/56/1/17. Reproduction du document original.

– Paris – Monthléry et Ozoire – Monthléry pour desservir la foire de Monthléry ;
– Paris – le Raincy et Le Raincy – Notre-Dame des Anges pour desservir le pélerinage de Notre-Dame des Anges ;
– Porte de Neuilly – Saint-Cloud pour desservir la fête de Saint-Cloud ;
– Opéra – Grand Palais pour desservir le Salon de l'automobile au Grand Palais ;
– Porte de la Villette – Le Blanc-Mesnil et Le Bourget – Le Blanc-Mesnil pour desservir la semaine de la motoculture au Blanc-Mesnil ;
– Opéra – Grand Palais pour desservir le Salon de l'aviation ;

– Services des cimetières (services fonctionnant lors de la fête de la Toussaint uniquement) :
– Porte de Clignancourt – Cimetière de Saint-Ouen ;
– Porte de la Villette –Cimetière de Pantin Ouest ;
– Avenue Jean Jaurès – Cimetière du Père Lachaise ;
– Place d'Italie – Cimetière d'Ivry ;
– Porte d'Italie – Cimetière de Bagneux ;

– Service des courses (services fonctionnant les dimanches jours de réunion hippique uniquement) :
– Barbès – Auteuil, Place de Clichy – Auteuil, Saint-Lazare – Auteuil, République – Auteuil, Bastille – Auteuil, Médicis – Auteuil et Montparnasse – Auteuil ;
– Barbès – Vincennes, Saint-Lazare – Vincennes, Médicis – Vincennes, Place des Ternes – Vincennes, Avenue de Clichy – Vincennes, Place de Clichy – Vincennes, Champ de Mars – Vincennes et Porte de Vincennes – Vincennes ;
– Barbès – Longchamp, Saint-Lazare – Longchamp, République – Longchamp, Bastille – Longchamp, Médicis – Longchamp, Montparnasse – Longchamp, Place de Clichy – Longchamp, Place de l'Étoile – Longchamp, Porte Maillot – Longchamp et Gare d'Auteuil – Longchamp ;
– Barbès – Saint-Cloud, Saint-Lazare – Saint-Cloud, République – Saint-Cloud, Bastille – Saint-Cloud, Médicis – Saint-Cloud, Montparnasse – Saint-Cloud et Porte Maillot – Saint-Cloud ;
– Barbès – Tremblay ; Saint-Lazare – Tremblay, Médicis – Tremblay, Montparnasse – Tremblay, Avenue des Ternes – Tremblay, Avenue de Clichy – Tremblay, Champ de Mars – Tremblay, Pote de Vincennes – Tremblay et Bastille – Tremblay ;
– Barbès – Maisons-Laffitte, République – Maisons-Laffitte, Bastille – Maisons-Laffitte et Médicis – Maisons-Laffitte ;

– Services des exhibitions (desserte des événements sportifs ou autres les jours de réunions importantes) :
– Paris – Stade de Colombes ;
– Paris – Stade Pershing ;
– Paris – Stade de la Courneuve ;
– Paris – Vélodrome – Parc des Princes ;
– Paris – Camp de Satory ;
– Paris – Vélodrome de Vincennes ;
– Paris – Le Bourget (aérodrome) ;
– Paris – Bry (halle Bellan) ;

– Prolongation toute la nuit de services réguliers les nuits de Noël et du Jour de l'An :
– A (Gobelins – Notre-Dame de Lorette) ;

– E (Madeleine – Bastille) ;
– I (Place Pigalle – Halle aux vins) ;

– Locations privées.

Annexe 15

Services des théâtres et de nuit créés en octobre 1921 [21]

– Services des théâtres :
– ST 1 (Place de l'Opéra – Avenue de Clichy) ;
– ST 2 (Place de l'Opéra – Rue des poissonniers) ;
– ST 3 (Place de l'Opéra – Rue de Bagnolet) ;
– ST 4 (Place de l'Opéra – Bastille) ;
– ST 5 (Place de l'Opéra – Avenue des Gobelins) ;
– ST 6 (Place de l'Opéra – Porte d'Orléans) ;
– ST 7 (Place de l'Opéra – Mairie du XV^{e}) ;
– ST 8 (Place de l'Opéra – Porte de Saint-Cloud) ;
– Services de nuit :
– SN 1 (Porte de Neuilly – Place du Châtelet) ;
– SN 2 (Porte de Clichy – Place du Châtelet) ;
– SN 4 (Portes de Vincennes et de Montreuil – Place du Châtelet) ;
– SN 7 (Porte d'Orléans – Place du Châtelet) ;
– SN 8 (Porte de Versailles – Place du Châtelet).

[21] AP, Pérotin/10 331/56/1/17. Reproduction du document original.

Annexe 16

Fréquentation de la ligne E le 3 juin 1922

Direction / Heure	Madeleine		Bastille	
	Comptage	Moyenne mobile d'ordre 3	Comptage	Moyenne mobile d'ordre 3
6h45	86		0	
7h15	296	399	26	82
7h45	814	837	220	229
8h15	1 400	1 187	441	403
8h45	1 347	1 255	547	539
9h15	1 018	1 081	629	640
9h45	878	896	744	738
10h15	792	828	841	784
10h45	814	952	767	829
11h15	1 249	930	879	973
11h45	727	1 040	1 272	1 096
12h15	1 144	812	1 136	1 176
12h45	565	767	1 121	937
13h15	591	701	554	857
13h45	947	861	895	749
14h15	1 045	989	797	866
14h45	974	1 004	907	820
15h15	994	935	756	843
15h45	836	937	866	877
16h15	981	906	1 010	959
16h45	901	964	1 002	1 081
17h15	1 010	911	1 230	1 111
17h45	823	898	1 102	1 177
18h15	860	787	1 198	1 272
18h45	678	675	1 515	1 180
19h15	487	590	826	970
19h45	606	526	569	600
20h15	485	506	405	447
20h45	428	462	367	393
21h15	472	399	408	359
21h45	296	339	302	374
22h15	249	239	413	364
22h45	173	237	377	400
23h15	290	253	409	371
23h45	297	210	327	245
0h15	42		0	

Tab. 46 – *Fréquentation de la ligne E le 3 juin 1922*[22]

[22] « *Nombre de voyageurs transportés journée du samedi 3 juin 1922 ligne E – Madeleine – Bastille* » (ARATP/2R 200).

Annexe 17

Évolution de différents indicateurs d'accidentologie de 1923 à 1936

Variable / Année	STCRP		Département de la Seine	
	Parc	Accidents	Parc	Accidents
1923	100,00	100,00	100,00	100,00
1924	112,68	101,50	129,10	131,09
1925	119,90	104,24	153,89	161,00
1926	79,66	107,76	176,64	182,99
1927	89,90	112,03	184,79	193,61
1928	102,29	120,75	202,91	244,41
1929	106,19	131,39	234,23	241,74
1930	105,37	134,28	278,49	274,13
1931	102,43	141,21	302,59	272,56
1932	67,13	144,70	299,98	245,42
1933	63,36	141,93	317,32	254,43
1934	57,98	141,43	305,61	232,06
1935	59,03	115,20	293,18	222,23
1936	52,90	116,20	275,53	206,60

Tab. 47 – *Évolution du parc et du nombre d'accidents automobiles du département de la Seine et du réseau de surface de la STCRP (1923-1936) (base 100 en 1923)*[23]

Variable / Année	Accidents		
	par machiniste	aux 100 000 km	par véhicule
1923	1,50	7,70	5,62
1924	1,49	7,34	6,24
1925	1,40	7,16	6,46
1926	1,45	7,45	4,16
1927	0,93	4,76	4,51
1928	0,93	4,77	4,76
1929	1,30	6,66	4,54
1930	0,81	4,03	4,41
1931	0,68	3,54	4,08
1932	0,65	3,40	2,61
1933	0,65	3,22	2,51
1934	0,63	3,11	2,31
1935	0,63	2,91	2,88
1936	0,62	2,63	2,56

Tab. 48 – *Évolution des différents indicateurs d'accidentologie du réseau de surface de la STCRP (1923-1936)*[24]

[23] Données brutes pour l'année 1923 : parc de la STCRP : 2 810 véhicules ; accidents de la STCRP : 15 777 ; parc automobile de la Seine : 90 083 ; accidents automobiles dans la Seine : 69 346 (*Le service moderne d'embauchage de la STCRP* (ARATP, 1G 2)).

[24] *Ibid.*

Annexe 18

Quelques données sur les réseaux de surface londoniens de 1933 à 1952

Variable / Année	Trolleybus		Tramway	
	Parc	Nombre de lignes	Parc	Nombre de lignes
1933	61	17	2 625	327
1934	61	18	2 560	324
1935	63	19	2 473	324
1936	300	61	2 323	284
1937	594	122	2 060	226
1938	1 026	198	1 668	175
1939	1 411	236	1 316	135
1940	1 699	255	1 077	102
1941	1 731	255	1 064	102
1942	1 757	255	1 059	102
1943	1 762	255	1 054	102
1944	1 743	255	1 049	102
1945	1 747	255	1 006	102
1946	1 747	255	913	102
1947	1 747	255	871	102
1948	1 763	255	862	102
1949	1 764	255	830	102
1950	1 763	253	718	91
1951	1 773	253	378	60
1952	1 811	253	0	0

Tab. 49 – *Évolution du parc et du nombre de lignes des réseaux de tramway et de trolleybus londoniens (1933-1952)*[25]

Variable / Année	Parc		
	Tramways	Trolleybus	Autobus
1934	2 560	5 976	61
1935	2 473	5 975	63
1936	2 323	6 298	300
1937	2 060	6 454	594
1938	1 668	6 386	1 026
1939	1 316	6 389	1 411

Tab. 50 – *Évolution du parc de matériel roulant des transports de surface du LPTB (1934-1939)*[26]

[25] « The trolleybus in London », *LT Technical Information Sheet*, n° 12, mai 1962.

[26] Parodi (M.), *Le trolleybus et les transports en commun dans la cité moderne*, Paris, Librairie sociale et économique, 1942, p. 67.

Annexe 19

Les prolongements de métro en banlieue prévus par le plan Jayot et réalisés avant 1949

- 1934
- Ligne n° 1 de *Porte de Vincennes* à *Château de Vincennes* ;
- Ligne n° 9 de *Porte de Saint-Cloud* à *Pont de Sèvres* ;
- Ligne n° 12 de *Porte de Versailles* à *Mairie d'Issy* ;
- 1937
- Ligne n° 1 de *Porte Maillot* à *Pont de Neuilly* ;
- Ligne n° 3 de *Porte de Champerret* à *Ponte de Levallois – Bécon* ;
- Ligne n° 9 de *Mairie de Montreuil* à *Porte de Montreuil* ;
- Ligne n° 11 de *Porte des Lilas* à *Mairie des Lilas* ;
- 1942
- Ligne n° 5 de *Gare du Nord* à *Église de Pantin* ;
- Ligne n° 8 de *Porte de Charenton* à *Charenton – Écoles.*

Annexe 20

Transports effectués par la CMP pour le compte des autorités d'occupation au mois de juillet 1942 [27]

Services utilisateurs	Nombre d'autobus	Conditions d'utilisation	Durée d'utilisation	Indemnité unitaire	Montant global	Carburants et lubrifiants
Unité 04 936 Guyancourt	16	Régulière	du 1er au 18	800	188 295	Allemands
Unité 04 936 Toussus le Noble	16	Régulière	du 1er au 18	800	233 850	Allemands
Unité 37 284 Hôtel Impérator	31	Régulière	du 1er au 31	900	177 895	CMP
Unité 44 137 Châtenay-Malabry	31	Régulière	du 1er au 31	875	230 925	CMP remboursée
Bauleitung de Villacoublay	251	Régulière	du 1er au 31	875	2 843 620	CMP remboursée
Unité 33 508 Villacoublay (*Fliegerhorstkr*)	27	Régulière	du 1er au 31	875	149 686	Allemands
Unité 36 748 Satory	130	Régulière	du 1er au 31	875	429 120	Allemands
Kommandantur Opéra	27	Régulière	du 1er au 31	770	22 040	CMP
Cité universitaire	34	Régulière	du 1er au 13	1 010	35 285	CMP
WISOZ	152	Occasionnelle	de 2 à 4 h	Variable	711 831	CMP
Kraft durch Freude	29	Occasionnelle	4 h	Variable	83 060	CMP
Organisation Todt	77	Occasionnelle	4 h	Variable	132 853	CMP
NSDAP	1	Occasionnelle	3 h	Variable	6 670	CMP
Commandant du Grand Paris	18	Occasionnelle	de 2 à 10 h	Variable	204 188	CMP
Propagandastaffel	8	Occasionnelle	de 2 à 6 h	Variable	6 884	CMP
Unité L. 11 546	1	Occasionnelle	11 h	720	720	Allemands
Unité 05 779	6	Occasionnelle	de 2 à 8 h	465 et 660	3 570	Allemands
Unité 33 061	8	Occasionnelle	de 2 à 4 h	250 et 465	2 430	Allemands
Unité 00 001	1	Occasionnelle	4 h	465	465	Allemands
Unité 05 494	1	Occasionnelle	4 h	750	750	CMP
Unité 10 516	1	Occasionnelle	10 h	700	700	Allemands
Inspecteur Eller	2	Occasionnelle	de 2 à 11 h	340 et 720	1 060	Allemands
Armeefeldpostmeister	1	Occasionnelle	13 h	845	845	Allemands
Luftflottenartz 3	2	Occasionnelle	de 6 à 11 h 30	760 et 1 000	1 760	CMP
Wachregiment 2	3	Occasionnelle	4 h	665	1 995	CMP
Brest (Unité L. 33 679)	16	Régulière		875	8 108 240	Allemands
Juvincourt (Unité L. 24 176)	5	Régulière	du 30/05/41 au 09/07/42	875	1 621 009	Allemands

[27] AP, Pérotin/10 331/56/1/43. Reproduction du document original. Il ne précise pas l'unité des indemnités unitaires et des montants globaux, le franc.

Les missions signalées comme régulières font l'objet d'une convention. Celles signalées comme occasionnelles sont organisées par simple commande téléphonique au service du roulage de la CMP. Voilà quelques explications sur les services impliqués :

- l'hôtel Impérator, 71, rue Beaubourg, servait de cantine à certaines unités allemandes ;
- le *Bauleitung* de Villacoublay est probablement un chantier de l'organisation Todt en lien avec l'aérodrome ;
- le *Fliegerhorstkreis* est le cercle militaire d'un aérodrome ;
- la *Kommandantur*, commandement militaire de Paris, se trouvait place de l'Opéra ;
- la Cité universitaire a servi pendant l'Occupation de caserne et d'hôpital militaire ;
- nous n'avons pas trouvé d'information sur le service du WISOZ ;
- la *Kraft durch Freude* était le service encadrant les loisirs et qui, à ce titre, avait besoin de nombreux véhicules, reprenant l'activité traditionnelle des services spéciaux de la STCRP ;
- le NSDAP est le parti nazi pour le compte duquel est probablement organisé l'accueil de visiteurs allemands ;
- l'organisation Todt était en charge de la construction d'infrastructures de défense comme le mur de l'Atlantique mais aussi de camps de concentration ;
- le *Propagandastaffel*, service de propagande allemand, était sis au 52, avenue des Champs-Élysées ;
- les *Armeefeldpostmeister* sont les vaguemestres militaires et pouvaient donc avoir besoin de véhicules ;
- le *Luftflottenartz* est le médecin de l'armée de l'air ;
- le *Wachregiment* est une unité chargée de la surveillance et de la garde ;
- nous n'avons pas trouvé d'information sur l'*Ortslehnstelle*.

Services utilisateurs	Nombre d'autobus	Conditions d'utilisation	Durée d'utilisation	Indemnité unitaire	Montant global	Carburants et lubrifiants
Brétigny (Unité L. 04 694)	3	Régulière		875	49 000	Allemands
Évreux (Unité L. 34 941)	2	Régulière		675	166 050	Allemands
Saint-André de l'Eure (Unité L. 06 287)	9	Régulière		675	873 450	Allemands
Dreux (Unité L. 02 463)	2	Régulière		675	108 675	Allemands
Saint-Brieuc (Unité L. 02 463)	4	Régulière		675	378 000	Allemands
La Roche sur Yon (Unité L. 02 463)	4	Régulière		675	824 113	Allemands
Versailles (Unité L. 02 463)	11	Régulière		675	137 025	Allemands
Laval (Unité L. 23 030)	3	Régulière		675	166 050	Allemands
Rennes (Unité L. 36 621)	10	Régulière		675	110 700	Allemands
Soissons (Agence Todt)	2	Régulière		675	479 250	Allemands
Ortslehnstelle	23	Régulière		450	972 900	Allemands

Tab. 51 – *Transports effectués par la CMP pour le compte des autorités d'occupation (juillet 1942)*

Annexe 21

Fréquentation des réseaux d'autobus à Paris et en banlieue de 1946 à 2000

Réseau / Année	Total	Autobus urbains	Autobus de banlieue
1946	588 377 000	228 095 000	360 282 000
1947	786 188 000	359 004 000	427 184 000
1948	896 381 000	437 904 000	458 477 000
1949	869 888 000	452 141 000	417 747 000
1950	810 176 000	427 034 000	383 142 000
1951	788 048 000	426 169 000	361 879 000
1952	857 051 000	468 317 000	388 734 000
1953	826 820 000	453 559 000	373 261 000
1954	861 978 000	462 641 000	399 337 000
1955	843 202 000	437 490 000	405 712 000
1956	868 629 000	438 380 000	430 249 000
1957	896 795 000	438 102 000	458 693 000
1958	873 045 000	401 747 000	471 298 000
1959	874 872 000	393 006 000	481 866 000
1960	851 400 000	372 165 000	479 235 000
1961	795 746 000	347 629 000	448 117 000
1962	768 784 000	324 555 000	444 229 000
1963	757 491 000	311 025 000	446 466 000
1964	756 401 000	306 936 000	449 465 000
1965	749 560 000	296 319 000	453 241 000
1966	731 887 000	280 670 000	451 217 000
1967	659 748 000	242 911 000	416 837 000
1968	543 000 000	191 000 000	352 000 000
1969	552 000 000	187 000 000	365 000 000
1970	528 000 000	179 000 000	349 000 000
1971	514 000 000	181 000 000	333 000 000
1972	504 000 000	173 000 000	331 000 000
1973	501 000 000	172 000 000	329 000 000
1974	507 000 000	184 000 000	323 000 000
1975	568 000 000	223 000 000	345 000 000
1976	679 000 000	293 000 000	386 000 000
1977	710 000 000	312 000 000	398 000 000
1978	709 000 000	307 000 000	402 000 000
1979	747 000 000	321 000 000	426 000 000
1980	734 000 000	324 000 000	410 000 000
1981	708 000 000	313 000 000	395 000 000
1982	724 000 000	314 000 000	410 000 000
1983	756 000 000	321 000 000	435 000 000
1984	729 000 000	306 000 000	423 000 000
1985	749 000 000	312 000 000	437 000 000
1986	767 000 000	319 000 000	448 000 000

[28] Ces données sont issues de deux sources différentes :

– *Statistiques annuelles de la RATP* ;

– Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1.

La cohérence des données n'est malheureusement pas totale sur ces différents réseaux et une période aussi longue. Voici les mises en garde de rigueur :

– Certaines données sont précises au millier de voyageurs près ; d'autres au million de voyageurs près. Une telle différence est importante sans poser de problème particulier. En effet, cette précision est toujours bien meilleure que les erreurs dues au comptage et notamment à la fraude. Nous avons choisi de placer dans ce tableau la donnée la plus précise dont nous disposions, sans faire de recherches extrêmement poussées pour les années les plus récentes, et ce, afin de permettre d'extraire, sur des périodes plus courte ou pour un des réseaux, les données les plus fines possible.

– Ces données sont celles relevées par les receveurs jusqu'à leur disparition progressive au tournant des années 1960-1970. Ce sont par la suite des données issues de comptages réalisés par des appareils spécifiques.

– En 1974 et en 1984, le mode de comptage change.

– Il nous semble que la validité de ces données est grande. Les seules faiblesses sont liées à la fraude et aux négligences des receveurs et poinçonneurs. Ce que nous ne pouvons estimer mais reste probablement, à l'échelle du réseau, assez négligeable. Quoi qu'il en soit, les données sont une estimation minimale de la fréquentation réelle.

Enfin, il n'est pas possible d'obtenir simplement ce type de données pour la période antérieure et notamment de dresser une comparaison avec les années d'exploitation de la STCRP. Si l'idée de lignes parisiennes et de lignes de banlieue existait déjà, elle n'était pourtant pas formalisée au point de donner lieu à des statistiques distinctes. Le travail serait possible à partir des dossiers de chaque ligne, selon un classement à établir et grâce à un défrichement colossal.

Réseau / Année	Total	Autobus urbains	Autobus de banlieue
1987	763 000 000	316 000 000	447 000 000
1988	794 000 000	329 000 000	465 000 000
1989	811 000 000	328 000 000	483 000 000
1990	817 000 000	328 000 000	489 000 000
1991	806 000 000	321 000 000	485 000 000
1992	830 000 000	333 000 000	497 000 000
1993	848 000 000	340 000 000	508 000 000
1994	825 000 000	335 000 000	490 000 000
1995	768 000 000	314 000 000	454 000 000
1996	836 000 000	337 000 000	499 000 000
1997	869 800 000	349 200 000	520 600 000
1998	884 600 000	350 000 000	534 600 000
1999	906 800 000	352 700 000	554 100 000
2000	946 100 000	357 500 000	588 600 000

Tab. 52 – *Fréquentation des réseaux d'autobus à Paris et en banlieue (1946-2000)*[28]

Annexe 22

Évolution du prix de l'essence et des tarifs des transports en commun de 1950 à 1995

Valeur / Année	Trajets en autobus		Ticket de métro	Litre d'essence
	Saint-Lazare – Opéra	Saint-Lazare – Gare de Lyon		
	(NF courants)			
1950	0,470	0,050	0,250	0,100
1960	0,990	0,100	0,500	0,370
1965	0,940	0,185	0,925	0,370
1970	1,160	0,600	1,200	0,600
1980	3,410	1,500	3,000	1,500
1985	5,700	2,550	5,100	2,550
1995	5,930	4,100	8,200	4,100

Tab. 53 – *Évolution du prix de l'essence et des tarifs des transports en commun (1950-1995)*[29]

[29] Les parcours Saint-Lazare – Opéra et Saint-Lazare – Gare de Lyon représentent des déplacements court et long en autobus sur la ligne 20 (Saint-Lazare – Gare de Lyon). Les prix des trajets sont calculés à partir du travail de Denis Boyer et de l'évolution du sectionnement de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (Boyer (D.), *Tarification RATP*, *op. cit.*; ABUS/Ligne 20); ils correspondent à un ticket pris en carnet au 1er janvier de chaque année. Le prix du litre d'essence est tiré de Fauvin (F.) et Gilles (C.), « Du déblocage des prix vers la déréglementation. 50 ans de prix à la consommation », *INSEE Première*, n° 483, septembre 1996, 4 p. Jusqu'à 1970, il s'agit d'essence ordinaire. Après 1970, il s'agit de super, soit le carburant le plus cher, de façon à souligner l'écart avec l'évolution du prix des transports publics.

Annexe 23

Évolution des tarifs d'autobus et de métro et du salaire ouvrier annuel moyen de 1950 à 1994

Valeur / Année	Trajets en autobus		Ticket de métro	Salaire ouvrier moyen
	Saint-Lazare – Opéra	Saint-Lazare – Gare de Lyon		
	(NF courants)			
1950	0,05	0,25	0,1	2 369
1951	0,055	0,25	0,14	2 580
1952	0,075	0,375	0,2	3 003
1953	0,075	0,375	0,2	3 076
1954	0,075	0,375	0,2	3 477
1955	0,075	0,375	0,2	3 881
1956	0,075	0,375	0,2	4 317
1957	0,075	0,375	0,2	4 728
1958	0,075	0,375	0,2	5 247
1959	0,1	0,5	0,3	5 526
1960	0,1	0,5	0,37	6 060
1961	0,185	0,925	0,37	6 450
1962	0,185	0,925	0,37	7 072
1963	0,185	0,925	0,37	7 748
1964	0,185	0,925	0,37	8 272
1965	0,185	0,925	0,37	8 676
1966	0,185	0,925	0,37	9 181
1967	0,185	0,925	0,37	9 604
1968	0,6	1,2	0,6	10 511
1969	0,6	1,2	0,6	11 752
1970	0,6	1,2	0,6	12 855
1971	0,7	1,4	0,7	14 177
1972	0,8	1,6	0,8	15 811
1973	0,8	1,6	0,8	17 815
1974	0,8	1,6	0,8	20 872
1975	0,8	1,6	0,8	23 739
1976	0,9	1,8	0,9	26 816
1977	1	2	1	29 529
1978	1,1	2,2	1,1	33 469
1979	1,25	2,5	1,25	36 201
1980	1,5	3	1,5	41 237
1981	1,75	3,5	1,75	46 582
1982	2	4	2	52 888
1983	2,2	4,4	2,2	58 724
1984	2,4	4,8	2,4	63 096
1985	2,55	5,1	2,55	67 833
1986	2,65	5,3	2,65	71 005
1987	2,75	5,5	2,75	72 087
1988	2,82	5,64	2,82	73 829
1989	2,96	5,92	2,96	76 418
1990	3,12	6,24	3,12	80 168
1991	3,28	6,56	3,28	82 810
1992	3,45	6,9	3,45	84 499
1993	3,65	7,3	3,65	85 823
1994	3,9	7,8	3,9	86 973

Tab. 54 – *Évolution des tarifs d'autobus et de métro et du salaire ouvrier annuel moyen (1950-1994)* [30]

[30] Les prix des trajets sont calculés à partir du travail de Denis Boyer et de l'évolution du sectionnement de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (Boyer (D.), *Tarification RATP*, *op. cit.*; ABUS/Ligne 20) ; ils correspondent à un ticket pris en carnet au 1er janvier de chaque année. Les données sur le salaire ouvrier moyen sont issues de Bayet (A.) et Julhès (M.), *Séries longues sur les salaires*, Paris, INSEE, 1996, p. 56.

Annexe 24

Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir de 1952 à 1993

Réseau / Année	Paris	Banlieue
	(km/h)	
1952	13,3	18,1
1953	13,1	?
1954	12,8	?
1955	12,4	?
1956	12,2	?
1957	12,2	?
1958	12,1	?
1959	11,9	?
1960	11,7	?
1961	11,4	?
1962	11,1	16,6
1963	10,9	16,2
1964	10,8	15,6
1965	10,4	15,4
1966	10,2	14,9
1967	10,0	14,6
1968	9,8	14,4
1969	9,8	14,1
1970	9,8	13,9
1971	9,9	14,0
1972	9,8	13,8
1973	9,8	13,6
1974	9,9	14,2
1975	9,9	13,8
1976	10,0	13,6
1977	10,0	13,8
1978	10,0	13,8
1979	9,9	13,8
1980	9,9	13,9
1981	9,9	13,8
1982	9,9	13,8
1983	9,9	13,7
1984	9,9	13,6
1985	9,9	13,5
1986	9,8	13,5
1987	9,8	13,5
1988	9,8	13,5
1989	9,8	13,4
1990	9,8	13,4
1991	9,7	13,3
1992	9,6	12,8
1993	9,6	13,0

Tab. 55 – *Évolution de la vitesse commerciale des autobus de Paris et de banlieue à la pointe du soir (1952-1993)*[31]

[31] *Statistiques annuelles de la RATP.*

Annexe 25

Comparaison des systèmes de transport de surface européens (*ca.* 19-59) [32]

Ville	Nombre de lignes	Longueur des lignes	Offre (millions de VK par an)	Voyageurs (millions par an)	Tarification dans le centre	Parc	Vitesse (km par h)
Amsterdam Pop : 0,9 Sup : 75	Au Tw		Au : 8 Tw : 19,8	Au : 43 Tw : 102		Au : 242 Tw : 405	
Athènes Pop : 1,3 Sup : 170	Au : 131 Tw : 4 Tr : 3	Au : 1 000 Tw : 15 Tr : 21	Au : 120 Tw : 3 Tr : 5,4	Au : 580 Tw : 37 Tr : 62	Unique	Au : 1 348 Tw : 56 Tr : 80	
Bâle Pop : 0,3 Sup : 100	Au : 7 Tw : 16 Tr : 1	Au : 24 Tw : 70 Tr : 5	Au : 1 Tw : 16 Tr : 0,5	Au : 4 Tw : 73 Tr : 2	Par section	Au : 24 Tw : 278 Tr : 7	
Barcelone Pop : 1,4 Sup : 70	Au : 6 Tw Tr : 8	235	Au : 5 Tw : 21 Tr : 6,6	Au : 42 Tw : 277 Tr : 44	Proportionnel à la distance ou unique	Au : 78 Tw : 385 Tr : 104	
Belgrade Pop : 0,7	Au Tw Tr		Au : 8,6 Tw : 8 Tr : 4,9	Au : 55 Tw : 73 Tr : 54	Unique	Au : 160 Tw : 147 Tr : 81	 Tr : 20
Berlin Pop : 3,4 Sup : 880	Au : 65 Tw : 53 Tr : 4			Au et Tr : 300 Tw : 550	Unique		Au : 21 Tw : 17 Tr : 20
Bruxelles Pop : 1,0 Sup : 120	Au Tw Tr : 1	Au : 60 Tw : 239 Tr : 17	Au : 2 Tw : 61 Tr : 1,1	Au : 9,5 Tw : 266 Tr : 5,5	Unique	Au : 120 Tw : 1 437 Tr : 24	 Tw : 16
Budapest Pop : 1,7 Sup : 200	Au : 46 Tw : 60 Tr : 9				Unique	Au : 550 Tw : 1 800 Tr : 210	
Cologne Pop : 0,7	Au Tw Tr	Au : 250 Tw : 235 Tr : 4,3	Au : 15 Tw : 34 Tr : 0,5	Au : 51 Tw : 147 Tr : 2,5		Au : 261 Tw : 505 Tr : 10	
Copenhague Pop : 1,3 Sup : 400	Au : 15 Tw : 16 Tr : 1	Au : 105 Tw : 173 Tr : 4,6	Au : 9 Tw : 35,4 Tr : 0,5	Au : 32 Tw : 146 Tr : 3	Unique	Au : 208 Tw : 865 Tr : 14	Au : 19,5 Tw : 16 Tw : 19,4
Dublin Pop : 0,5	Au Tw	Au : 474 Tw : 8,5	9	Au : 247		Au : 605 Tw : 8	
Hambourg Pop : 1,8 Sup : 750	Au Tw : 18 Tr : 1	Au : 262 Tw : 296 Tr : 9	Au : 9,3 Tw : 42,2 Tr : 0,6	Au : 39 Tw : 262 Tr : 5	Par zone	Au : 181 Tw : 937 Tr : 9	
Helsinki Pop : 0,4	Au Tw						
Istanbul Pop : 1,3 Sup : 100	Au Tw	Au : 130		Au : 50 Tw : 100	Unique ou par section	Au : 190 Tw : 345	
Lisbonne Pop : 0,9 Sup : 100	Au : 34 Tw	Au : 258	Au :15 Tw : 31	Au : 74 Tw : 283		Au : 215 Tw : 500	
Londres Pop : 10,0 Sup : 5 000	Au Tr	Au : 13 300 Tr : 920	Au : 509 Tr : 100	Au : 2 552 Tr : 607	Proportionnel à la distance parcourue	Au : 7 742 Tr : 1 585	Au : 18,2 Tr : 18,0

[32] TFL, LT/232/448. Reproduction du document original. Ce document a probablement été diffusé aux exploitants ayant fourni des données sur leurs réseaux, puisqu'il se trouve, notamment, à Londres. La mention d'un mode dans la première colonne indique son existence dans l'agglomération considérée. Voici les abréviations employées :

- VK : véhicules.kilomètres ;
- Vitesse : vitesse commerciale (probablement à l'heure de pointe du soir) ;
- Pop : population en millions d'habitants ;
- Sup : superficie en km² ;
- Au : autobus ;
- Tw : tramway ;
- Tr : trolleybus.

Ville	Nombre de lignes	Longueur des lignes	Offre (millions de VK par an)	Voyageurs (millions par an)	Tarification dans le centre	Parc	Vitesse (km par h)
Lyon Pop : 0,7	Au Tr		Au : 7,4 Tr : 13,3	172	Unique		
Madrid Pop : 1,9 Sup : 270	Au : 26 Tw : 36 Tr : 4			Au : 70 Tw : 225 Tr : 20	Variable	Au : 251 Tw : 369 Tr : 40	
Marseille Pop : 0,7	Au Tw Tr	Au : 165 Tw : 117 Tr : 104	Au : 6,7 Tw : 12,3 Tr : 8,1	Au : 41 Tw : 46 Tr : 52	Par section	Au : 153 Tw : 312 Tr : 179	
Milan Pop : 1,4 Sup : 100	Au : 32 Tw : 43 Tr : 6	Au : 178 Tw : 336 Tr : 59	Au : 8,5 Tw : 42 Tr : 10,4	Au : 80 Tw : 556 Tr : 102	Unique	Au : 156 Tw : 838 Tr : 193	Au : 19 Tw : 15 Tr : 17
Moscou Pop : 6,5 Sup : 240	Au Tw Tr	Au : 400 Tw : 220 Tr : 150		Au : 550 Tw : 1 040 Tr : 660	Unique	Au : 1 700 Tw : 2 000 Tr : 950	Au : 17,4 Tw : 15,6 Tr : 17,1
Munich Pop : 1,0	Au Tw : 21 Tr	Au : 143 Tw : 197 Tr : 16	Au : 9 Tw : 43 Tr : 1,7	Au : 42 Tw : 240 Tr : 6,6	Par section	Au : 284 Tw : 946 Tr : 35	15,6
Oslo Pop : 0,5	Aut et Tr : 9 Tr : 13	Au et Tr : 79 Tr : 106	Au : 3,4 Tw : 9,7 Tr : 3,2	Au : 14,6 Tw : 74 Tr : 24	Par zone	Au : 115 Tw : 312 Tr : 71	
Paris Pop : 6,0 Sup : 900	Au : 147 Tr : 4	Au : 1 372 Tr : 30	Au : 120 Tr : 1,1	Au : 843 Tr : 4	Par section	Au : 2 864 Tr : 93	Au : 13
Prague Pop : 1,0	Au : 21 Tw : 23 Tr : 11	Tw : 172			Unique	Au : 100 Tw : 1 650 Tr : 180	
Rome Pop : 1,9 Sup : 70	Au : 61 Tw : 25 Tr : 28	Au : 401 Tw : 163 Tr : 156	80	980	Variable	Au : 670 Tw : 581 Tr : 390	Au : 19 Tw : 14,5 Tr : 16
Rotterdam Pop : 0,7 Sup : 75	Au Tw		Au : 8 Tw : 13,5	Au : 41 Tw : 102		Au : 273 Tw : 301	
Stockholm Pop : 1,0 Sup : 200	Au : 42 Tw : 18 Tr : 10	Au : 238 Tw : 114 Tr : 59	Au : 17,6 Tw : 21,4 Tr : 7	Au : 56 Tw : 105 Tr : 34	Par section		
Turin Pop : 1,0	Au : 20 Tw : 23 Tr : 3	Au : 165 Tw : 195 Tr : 17	Au : 9,9 Tw : 26 Tr : 2,2	Au : 62 Tw : 287 Tr : 18	Unique	Au : 170 Tw : 537 Tr : 51	Au : 21 Tw : 15,5 Tr : 20,5
Varsovie Pop : 1,1 Sup :	Au Tw Tr	Au : 238 Tw : 111 Tr : 18	Au : 26,7 Tw : 46,9 Tr : 4,1	Au : 218,4 Tw : 595,2 Tr : 57,7		Au : 376 Tw : 785 Tr : 74	
Vienne Pop : 1,7 Sup : 415	Au Tw Tr	Au : 136 Tw : 272 Tr : 6	Au : 6 Tw : 98 Tr : 0,5	Au : 31 Tw : 390 Tr : 2,6	Unique ou par section	Au : 205 Tw : 2 698 Tr : 16	

Tab. 56 – *Comparaison des systèmes de transports de surface européens (ca. 1959)*

Annexe 26

Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler donnée aux taxis, de 1963 à 1966

Temps de parcours / Période	Sans couloir	Avec couloir interdit aux taxis	Avec couloir ouvert aux taxis
	(s)		
8 h 00 à 10 h 30	443	273	256
10 h 30 à 13 h 00	359	232	275
13 h 00 à 15 h 00	268	208	290
15 h 00 à 17 h 30	366	251	349
17 h 30 à 19 h 30	658	256	386

Tab. 57 – *Comparaison des temps de parcours des quais du Louvre et de la mégisserie, avant la création du couloir, après son ouverture, et après l'autorisation d'y circuler donnée aux taxis (1963-1966)*[33]

[33] « *Quelques observations sur la circulation des autobus dans Paris* », mars 1968 (ARATP, 1R 184). Les résultats sans couloir sont issus d'un comptage du 21 décembre 1963 ; ceux avec couloir interdit aux taxis d'une moyenne de deux comptages des 24 janvier et 28 février 1964 ; ceux avec couloir ouvert aux taxis d'une moyenne de deux comptages des 6 mars 1964 et 28 janvier 1966. Ces jours sont tous des vendredis. Ces chiffres atténuent par ailleurs les phénomènes d'irrégularité.

Annexe 27

Détail des couloirs réservés à Paris et en banlieue de 1964 à 1991

Variable / Date	Nombre			Longueur totale (km)		
	Paris	Banlieue	Total	Paris	Banlieue	Total
15/01/1964	3	0	3	0,96	0,00	0,96
19/07/1965	5	0	5	1,85	0,00	1,85
03/08/1965	6	0	6	2,60	0,00	2,60
15/06/1966	11	0	11	3,17	0,00	3,17
15/12/1966	12	0	12	3,24	0,00	3,24
02/10/1967	14	0	14	?	0,00	?
01/03/1968	16	0	16	?	0,00	?
01/10/1968	34	0	34	?	0,00	?
15/07/1969	35	1	36	18,21	0,17	18,38
02/12/1969	35	2	37	18,21	0,29	18,50
15/12/1969	35	3	38	18,21	0,98	19,19
09/01/1970	35	4	39	18,21	1,07	19,28
05/05/1970	43	4	47	21,22	1,07	22,29
15/09/1970	52	4	56	25,50	1,07	26,57
14/05/1971	67	4	71	31,00	1,07	32,07
20/06/1971	115	4	119	47,00	1,07	48,07
12/07/1971	127	4	131	52,00	1,07	53,07
14/02/1972	129	4	133	?	1,07	?
20/03/1972	132	4	136	55,00	1,07	56,07
20/07/1972	132	5	137	55,00	1,59	56,59
01/08/1972	132	9	141	55,00	2,40	57,40
14/08/1972	132	11	143	55,00	2,78	57,78
21/08/1972	132	12	144	55,00	2,86	57,86
12/09/1972	134	12	146	55,45	2,86	58,31
24/09/1973	143	12	155	59,30	2,86	62,16
30/11/1973	156	12	168	69,20	2,86	72,06
01/01/1974	?	12	?	71,72	3,07	74,79
01/03/1974	156	21	177	?	9,01	?
01/09/1974	162	22	184	71,50	?	?
01/01/1975	165	27	192	73,50	12,65	86,15
05/05/1975	171	34	205	79,95	14,43	94,38
15/09/1975	172	34	206	80,63	14,43	95,06
05/11/1975	177	37	214	84,55	14,73	99,28
30/04/1976	186	37	223	90,58	14,73	105,31
31/05/1976	187	37	224	90,93	14,73	105,66
31/08/1976	188	43	231	91,40	19,04	110,44
30/11/1976	198	45	243	94,70	20,86	115,56
28/12/1976	198	46	244	94,70	21,86	116,56
31/03/1977	199	51	250	94,63	25,09	119,72
11/04/1977	200	51	251	94,86	25,09	119,95
28/11/1977	200	52	252	94,86	25,89	120,75
23/01/1978	200	57	257	94,86	29,21	124,07
03/05/1978	200	57	257	95,23	29,21	124,44
12/07/1978	200	57	257	94,87	29,21	124,08
31/12/1979	203	?	?	95,39	41,71	137,10
12/02/1980	203	?	?	?	42,24	?
14/04/1980	203	?	?	?	44,82	?
15/09/1980	223	80	303	99,47	45,20	144,67
30/11/1980	232	83	315	103,08	46,47	149,55
31/03/1981	233	87	320	103,65	47,83	151,48
30/04/1981	234	89	323	103,85	48,40	152,25
25/05/1981	234	90	324	103,85	48,65	152,50
30/09/1981	235	93	328	104,69	49,81	154,50
31/03/1982	243	93	336	106,14	50,04	156,18
30/06/1982	244	97	341	106,22	51,44	157,66
30/11/1982	245	99	344	106,3	53,00	159,30
31/01/1983	250	103	353	106,76	53,53	160,29
30/04/1983	250	105	355	106,76	55,13	161,89
31/07/1983	253	105	358	106,98	55,20	162,18
30/09/1983	253	106	359	106,98	55,93	162,91
31/03/1984	255	110	365	107,35	56,59	163,94

[34] *Statistiques annuelles de la RATP, BID* et *ELL.*

Variable / Date	Nombre			Longueur totale (km)		
	Paris	Banlieue	Total	Paris	Banlieue	Total
30/06/1984	257	112	369	107,42	56,95	164,37
30/09/1984	260	112	372	107,99	56,95	164,94
31/12/1984	262	115	377	108,06	57,26	165,32
31/05/1985	285	118	403	111,29	57,67	168,96
30/09/1985	291	122	413	111,98	57,78	169,76
16/11/1985	293	123	416	112,20	57,86	170,06
20/05/1986	305	123	428	114,34	57,86	172,20
27/08/1986	307	128	435	114,96	61,18	176,14
13/01/1987	319	128	447	116,21	61,18	177,39
31/10/1987	335	130	465	118,40	62,43	180,83
29/02/1988	338	135	473	118,74	64,47	183,21
30/04/1988	343	135	478	118,89	64,47	183,36
22/08/1988	346	136	482	119,02	64,48	183,50
16/10/1989	348	138	486	119,38	64,82	184,20
28/02/1990	354	139	493	120,27	67,48	187,75
31/07/1990	359	142	501	121,23	69,23	190,46
31/10/1990	367	142	509	122,35	69,23	191,58
31/01/1991	384	142	526	151,1	69,23	220,33
31/05/1991	391	144	535	151,85	70,11	221,96
30/06/1991	393	144	537	152,27	70,11	222,38
31/12/1991	403	145	548	153,87	70,80	224,67

Tab. 58 – *Détail des couloirs réservés à Paris et en banlieue (1964-1991)*[34]

Annexe 28

Offre et fréquentation de la ligne 20 de 1967 à 1996

Variable / Année	Offre (milliers de km utiles)	Fréquentation (milliers de voyageurs)
1967	539	4 015
1968	512	3 007
1969	515	2 944
1970	526	2 756
1971	525	2 832
1972	524	2 774
1973	514	2 705
1974	578	3 094
1975	637	3 854
1976	665	5 674
1977	698	6 031
1978	708	5 737
1979	698	5 852
1980	704	5 776
1981	706	5 250
1982	717	5 508
1983	699	5 748
1984	669	5 732
1985	670	5 070
1986	762	5 304
1987	649	5 015
1988	639	5 169
1989	627	4 968
1990	599	5 136
1991	575	4 618
1992	540	4 231
1993	510	4 020
1994	519	3 855
1995	478	3 750
1996	502	3 750

Tab. 59 – *Offre et fréquentation de la ligne 20 (1967-1996)*[35]

[35] *Statistiques annuelles de la RATP.*

Annexe 29

Couloirs de circulation mis en service à compter du 1er octobre 1968 [36]

Désignation de la bande	Longueur	Lignes intéressées	Heures d'application	Observations
Place du Carrousel (Chaussée Est)	240 m	27-39-48-95	8h à 21h	
Bd des Invalides de la Place du Président Mithouard à la rue de Sèvres	450 m	82-87-92	d°	
Rue de Rome de pl. Gabriel Péri à la rue de Vienne	280 m	53-66-80-95	d°	
Av. de l'Opéra de la rue Ste Anne à la rue Louis-le-Grand (prolongation)	480 m	21-27-29-66-68-81 - 95	13h à 20h 30	
rue du Fg Montmartre du Bd Poissonnière à la rue La Fayette	400 m	48-67-74-85	d°	
Rue Beaubourg et rue du Renard	900 m	38-47-58-75	d°	Ligne 29 exclue
rue de la Boétie entre l'av. Percier et la Pl. Chassaigne Guyon	250 m	28-32-49-80-83	d°	
av. de la Porte d'Orléans de la rue St-Albin à l'av. Paul Appell	250 m	68-125-128-187-188-197-297	8h à 21h	
rue de Rome de la rue de Provence à la rue de l'Isly	80 m	20-21-29-53-66-95	13h à 20h 30	
av. de Wagram de la rue Beaujon à la pl. des Ternes	250 m	30-31	d°	
rue de Rivoli de la rue St-Paul à la rue des Archives	600 m	67-69-76-96	d°	
Bd St-Michel de la rue Auguste Comte à la Pl. Edouard Rostand	400 m	38-82-85	d°	
av. du Pt Wilson du Trocadéro à la rue Albert de Mun	160 m	32-63	8h à 21h	
Bd de l'Hôpital de la Cour d'Austerlitz à la Pl. Valhubert	80 m	57-91	d°	
Av. de Wagram de la rue Cardinet à la rue de Courcelles	50 m	31	13h à 20h 30	
Quai des Orfèvres	400 m	24-27	8h à 21h	
Quai des Grands Augustins	380 m	24-27	d°	

Tab. 60 – *Couloirs de circulation mis en service à compter du 1er octobre 1968*

[36] Note RATP/R/12 129 du 27 septembre 1968 (ARATP, 1R 184). Reproduction du document original.

Annexe 30

Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du 29 mars 1994

Comptage / Arrêt	8h25-9h30		10h15-11h30		14h44-16h12		16h48-18h10	
	Montée	Sortie	Montée	Sortie	Montée	Sortie	Montée	Sortie
Saint-Lazare	43	0	10	0	22	0	13	0
Haussmann	1	0	3	0	6	1	3	0
Auber	2	3	0	0	1	2	1	1
Opéra	1	2	1	0	3	1	1	1
4 Septembre	2	7	3	1	4	3	4	1
Richelieu	0	9	1	1	2	2	1	1
Bourse	2	8	1	3	3	3	4	1
Montmartre	0	5	0	1	1	3	1	1
Sentier	1	5	1	2	2	5	1	3
Sébastopol	2	2	1	1	4	3	4	8
Arts et Métiers	1	2	3	1	3	0	6	1
Temple	1	2	1	2	2	3	3	2
Turbigo	1	1	3	1	6	3	5	4
République	5	3	5	3	7	5	10	7
J.-P. Timbaud	1	1	1	1	2	1	6	3
Oberkampf	1	2	2	2	3	4	7	4
Saint-Claude	2	1	1	1	2	2	6	3
Chemin vert	1	1	1	2	1	2	3	3
Wagner	0	1	0	2	0	3	3	4
Beaumarchais	0	3	0	2	0	5	1	7
Bastille	0	2	0	1	0	2	2	5
Ledru-Rollin	0	2	0	3	1	5	1	5
Gare de Lyon	0	5	0	8	0	17	0	27

Tab. 61 – *Serpents de charge de la ligne 20 à différentes heures du 29 mars 1994 (sens Saint-Lazare – Gare de Lyon)*[37]

[37] « *Comptage itinérant, tableau de marche du lundi au vendredi du 3 janvier 1994, mardi 29 mars 1994* » (ABUS/Ligne 20). Pour chaque période temporelle, il s'agit d'une moyenne constatée sur l'ensemble des bus dont l'heure de départ est comprise dans la période concernée.

Graphiques complémentaires

Annexe 31

Évolution de la fréquentation des lignes d'omnibus puis d'autobus selon leur date de motorisation de 1899 à 1913

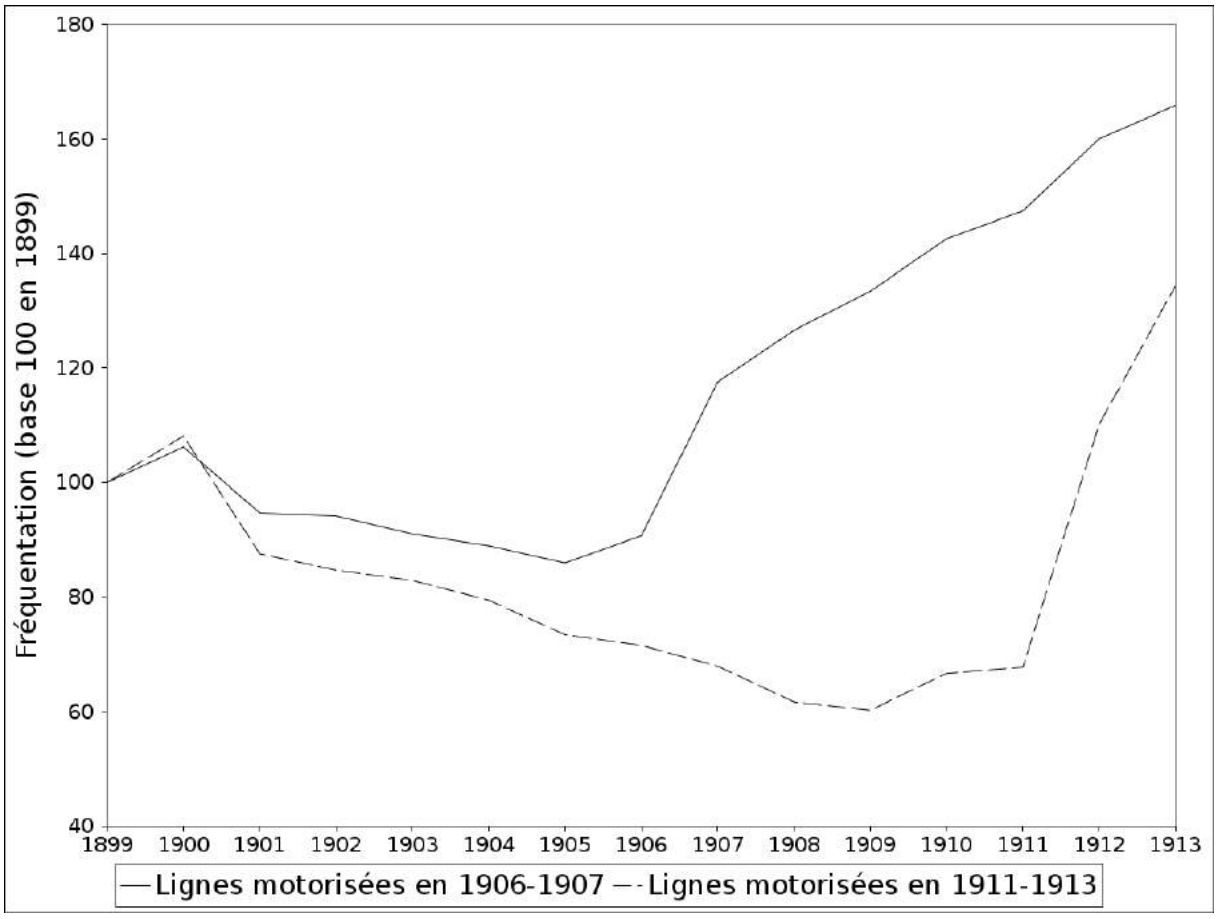


Fig. 167 – *Évolution de la fréquentation des lignes d'omnibus puis d'autobus selon leur date de motorisation (1899-1913) (indice 100 en 1899)*[1]

[1] Voir tab. 29, p. 977.

Annexe 32

Évolution de la longueur du matériel roulant de 1900 à 2000

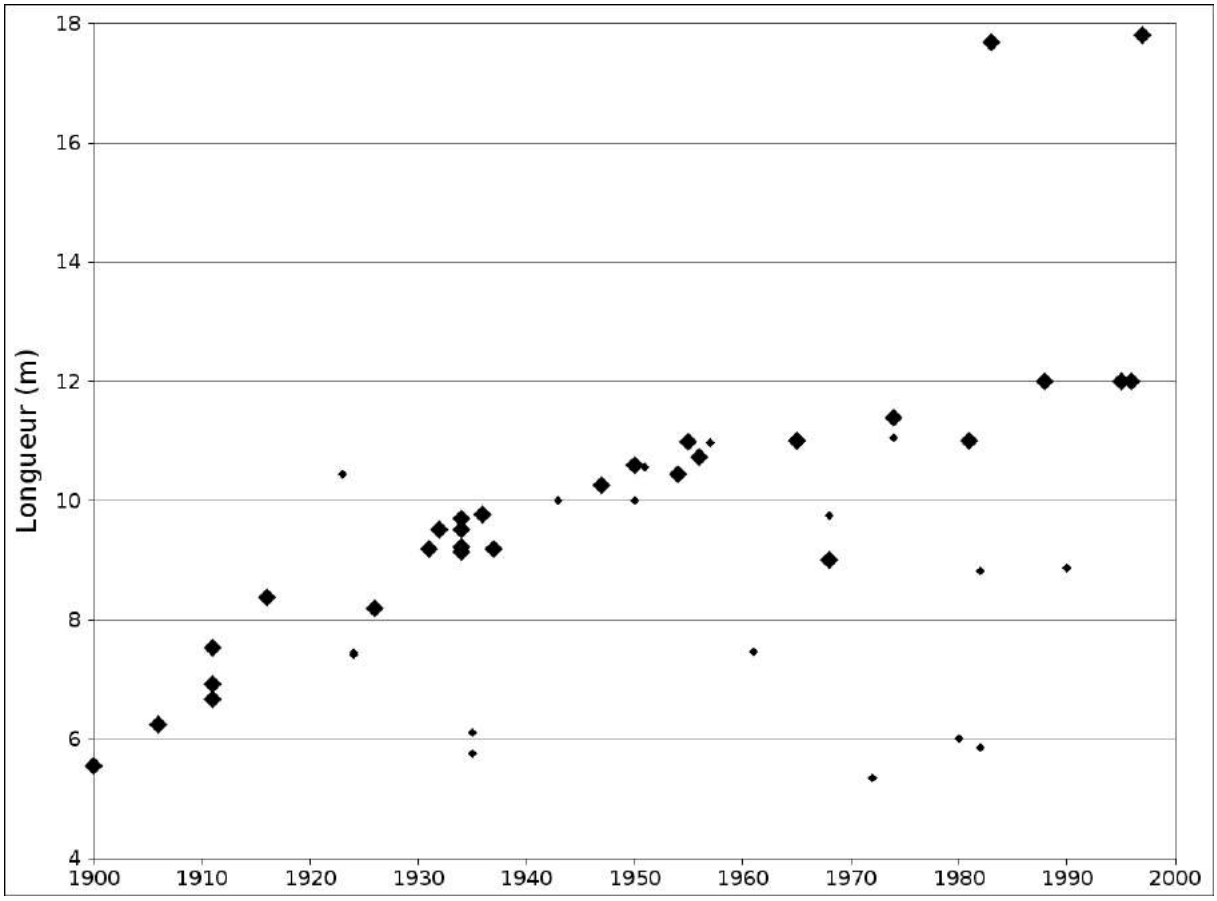


Fig. 168 – *Évolution de la longueur du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

[2] Chaque modèle est indiqué à sa date de mise en service à l'exception de l'omnibus hippomobile, placé en 1900 pour des raisons pratiques. Voir tab. 36, p. 988, tab. 37, p. 989, tab. 38, p. 990 et note 9, p. 988.

Annexe 33

Évolution de la surface du matériel roulant de 1900 à 2000

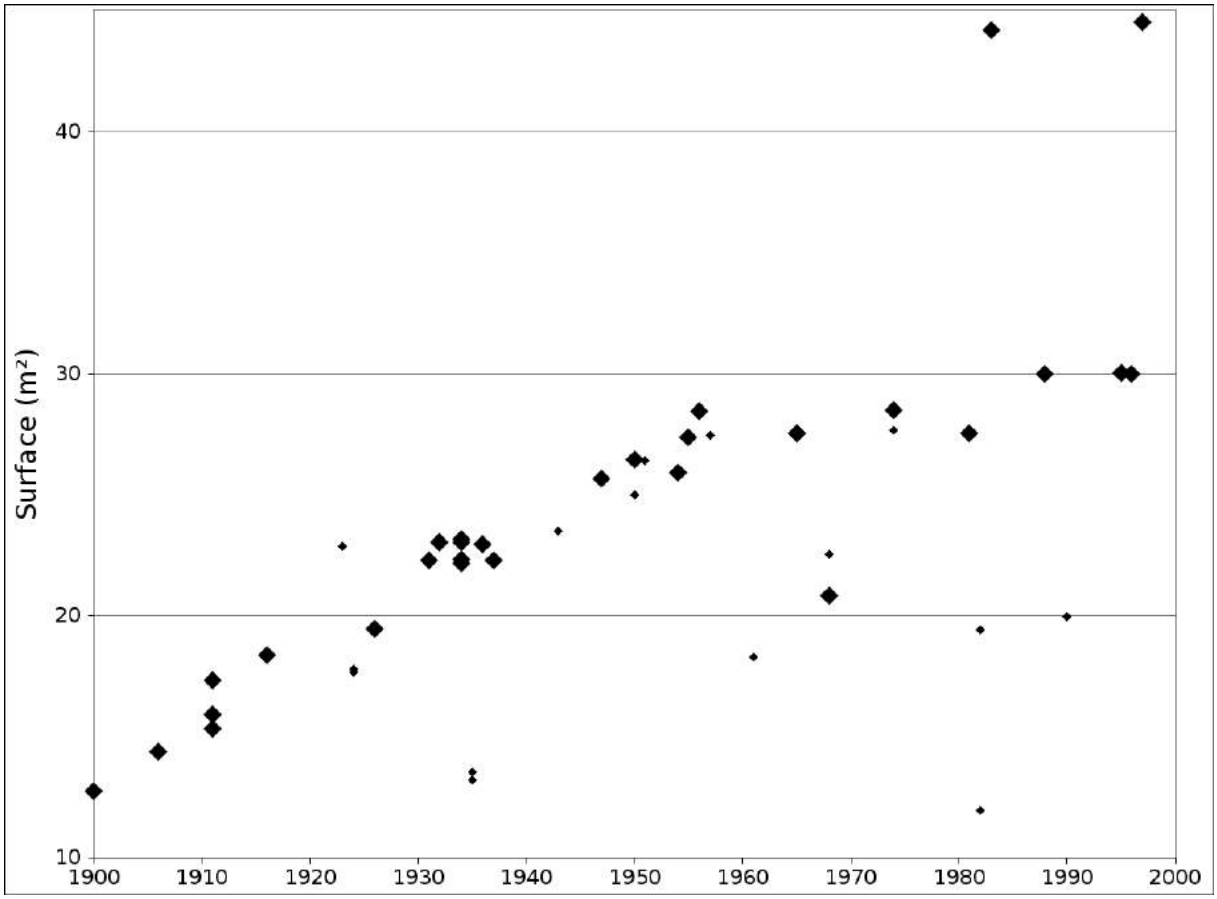


Fig. 169 – *Évolution de la surface du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 34

Évolution du volume du matériel roulant de 1900 à 2000

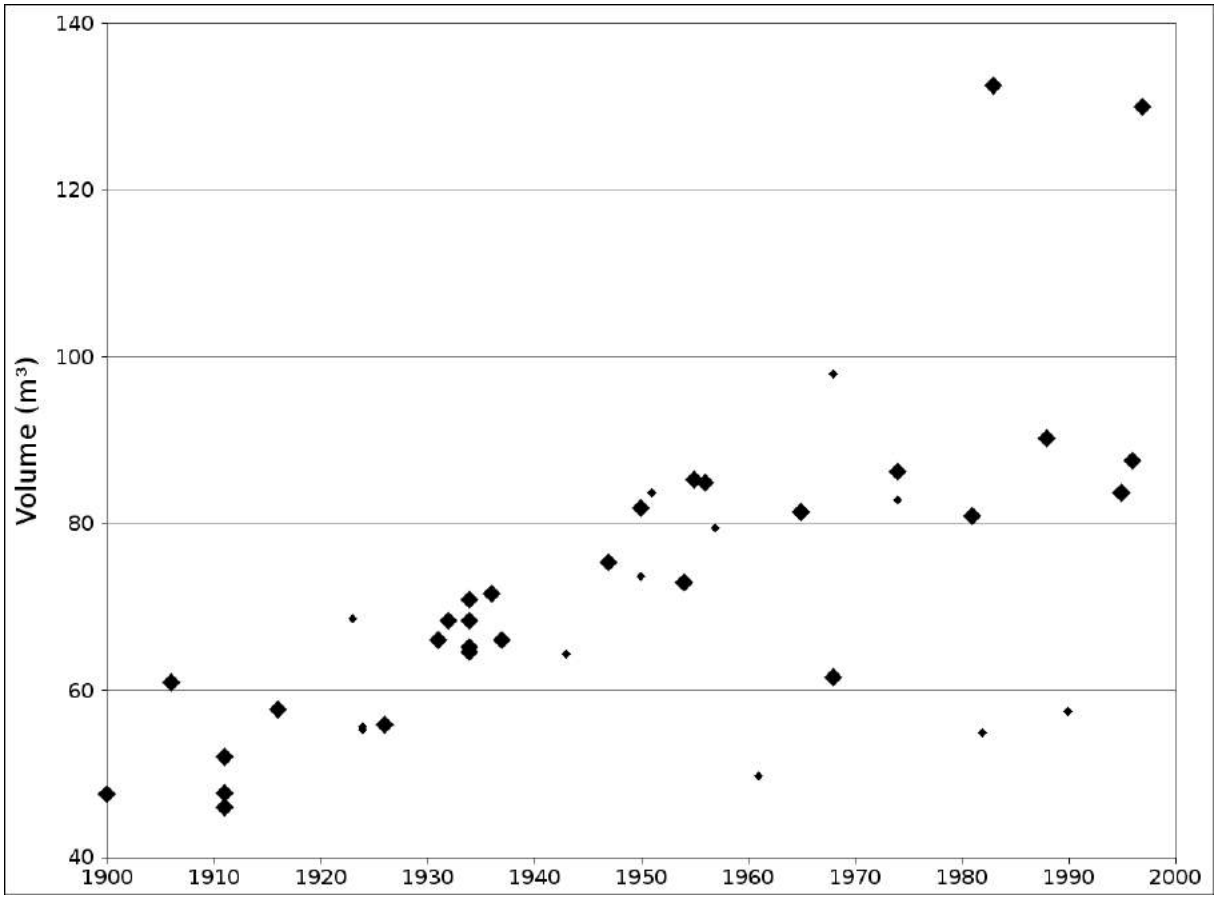


Fig. 170 – *Évolution du volume du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 35

Évolution de la masse à vide du matériel roulant de 1900 à 2000

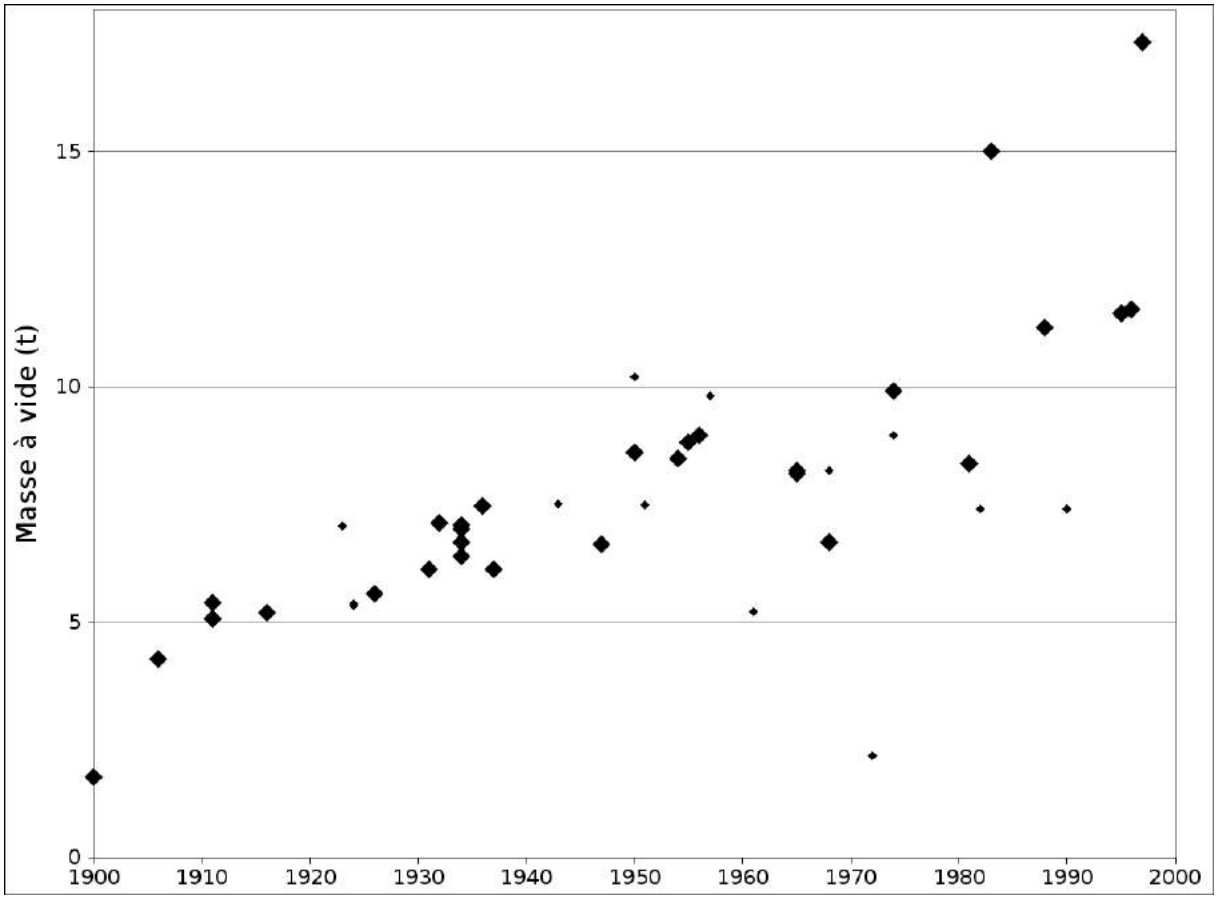


Fig. 171 – *Évolution de la masse à vide du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 36

Évolution de la masse en charge du matériel roulant de 1900 à 2000

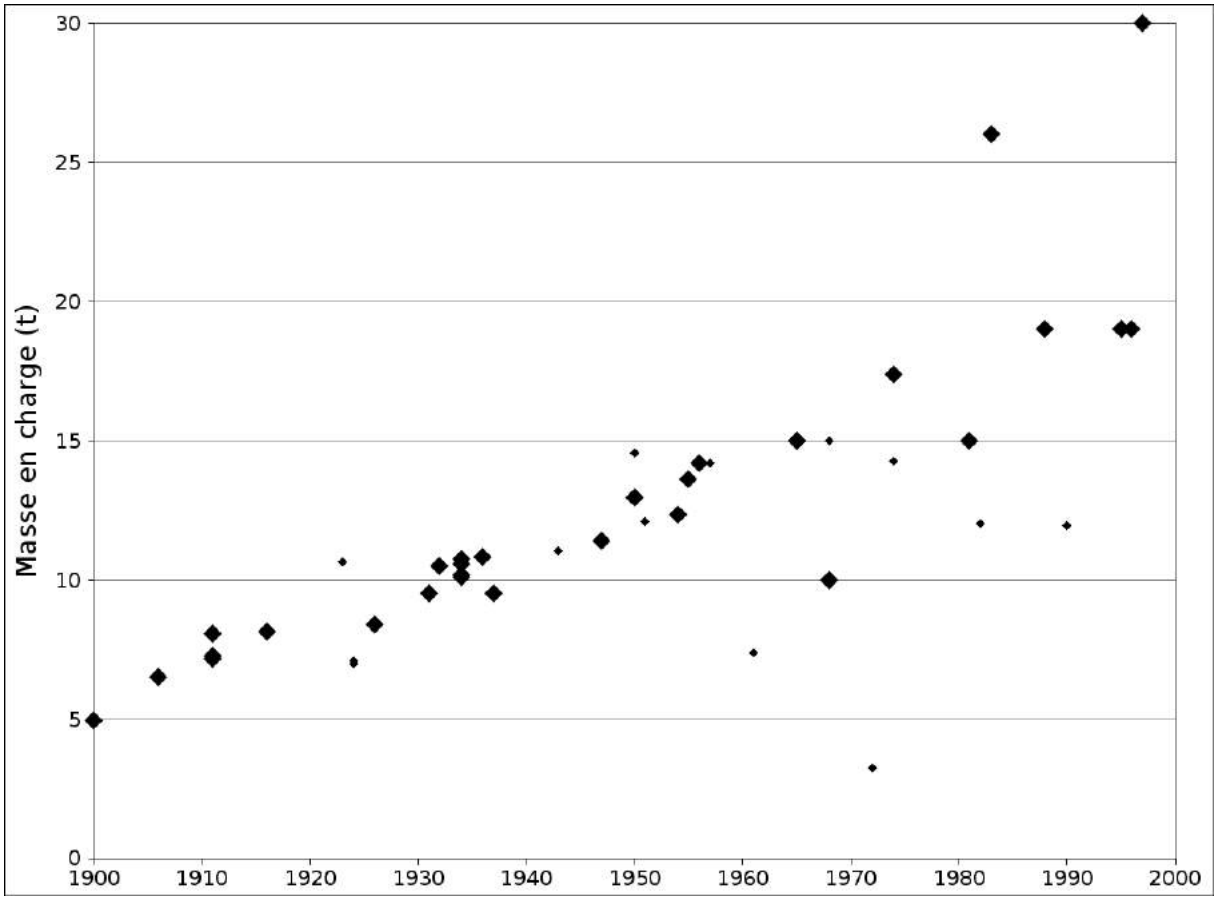


Fig. 172 – *Évolution de la masse en charge du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 37

Évolution de la vitesse maximale du matériel roulant de 1900 à 2000

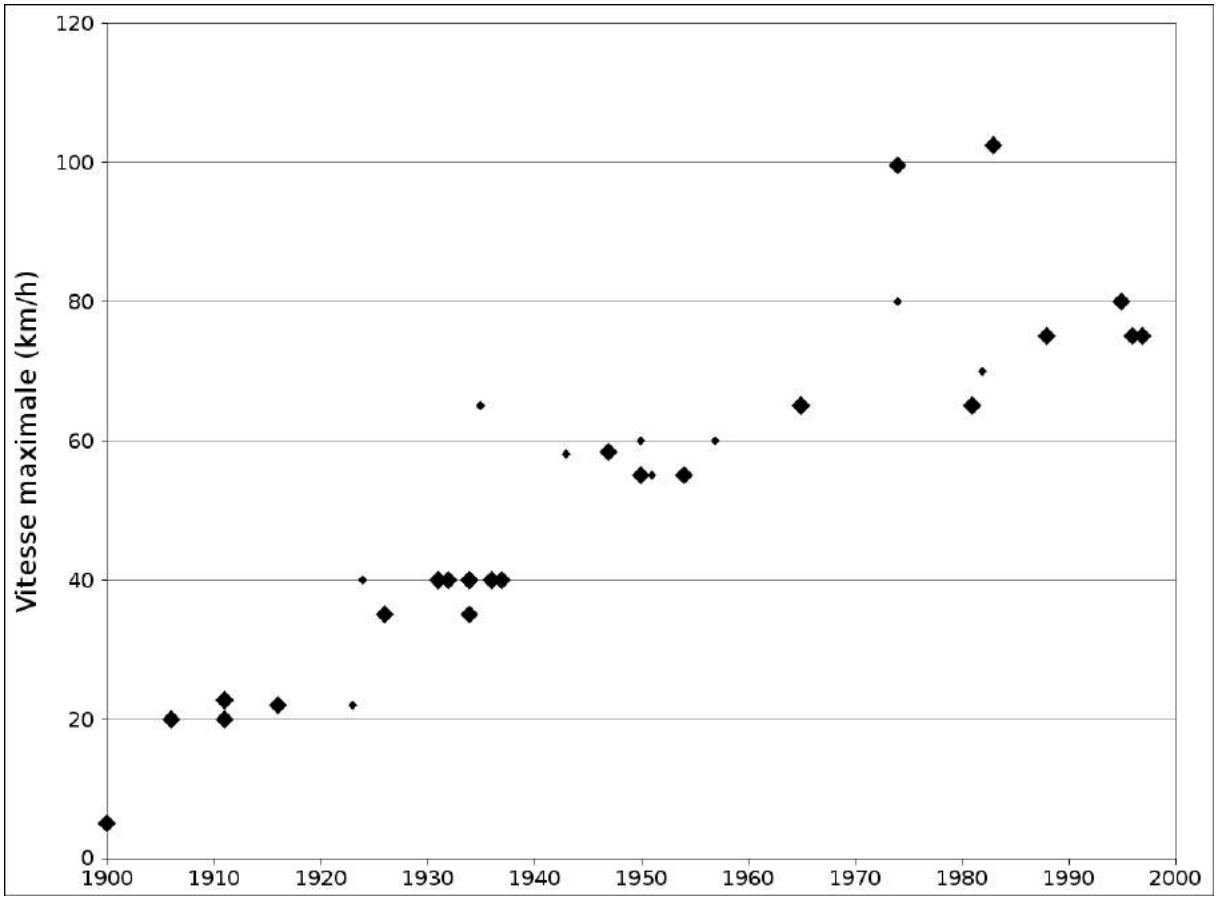


Fig. 173 – *Évolution de la vitesse maximale du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 38

Évolution de la puissance du matériel roulant de 1900 à 2000

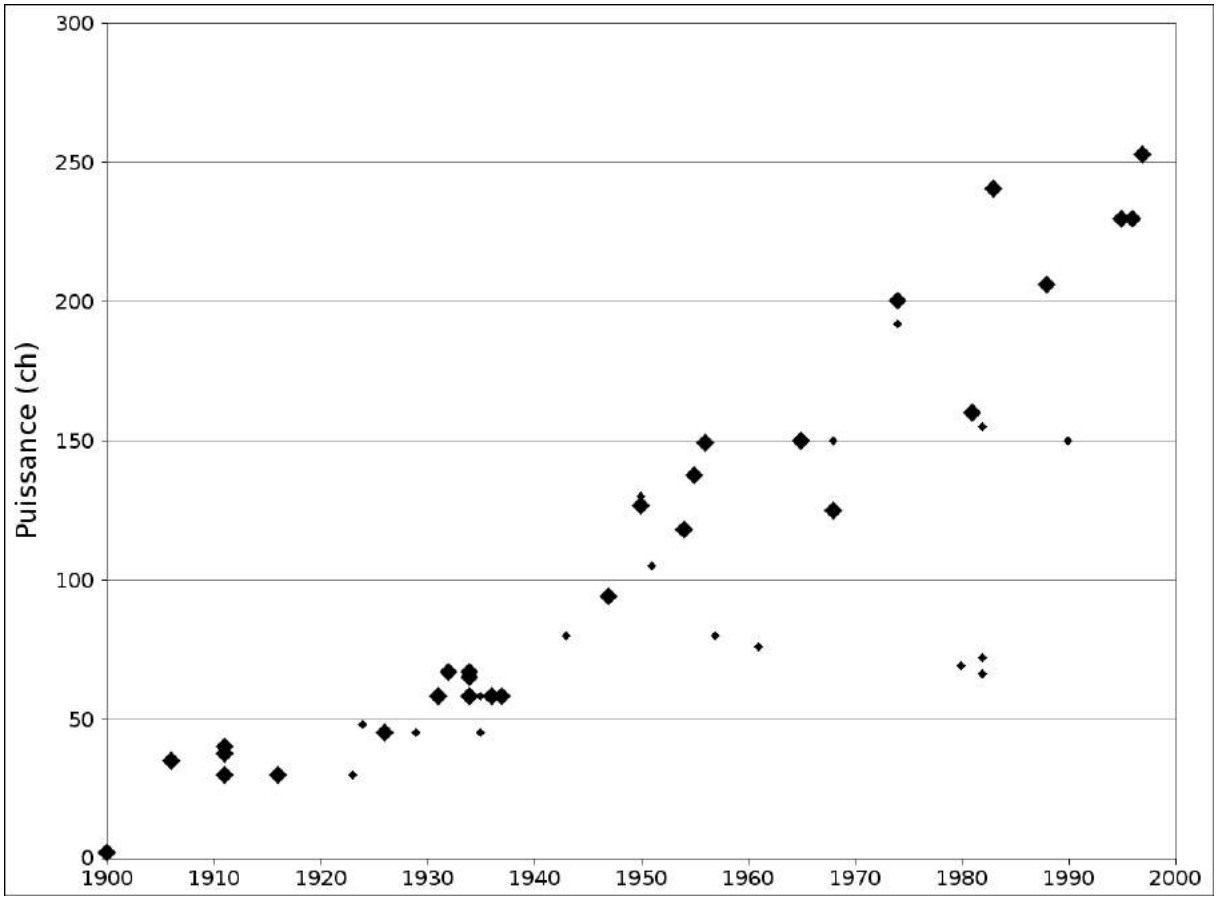


Fig. 174 – *Évolution de la puissance du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 39

Évolution de la capacité du matériel roulant de 1900 à 2000

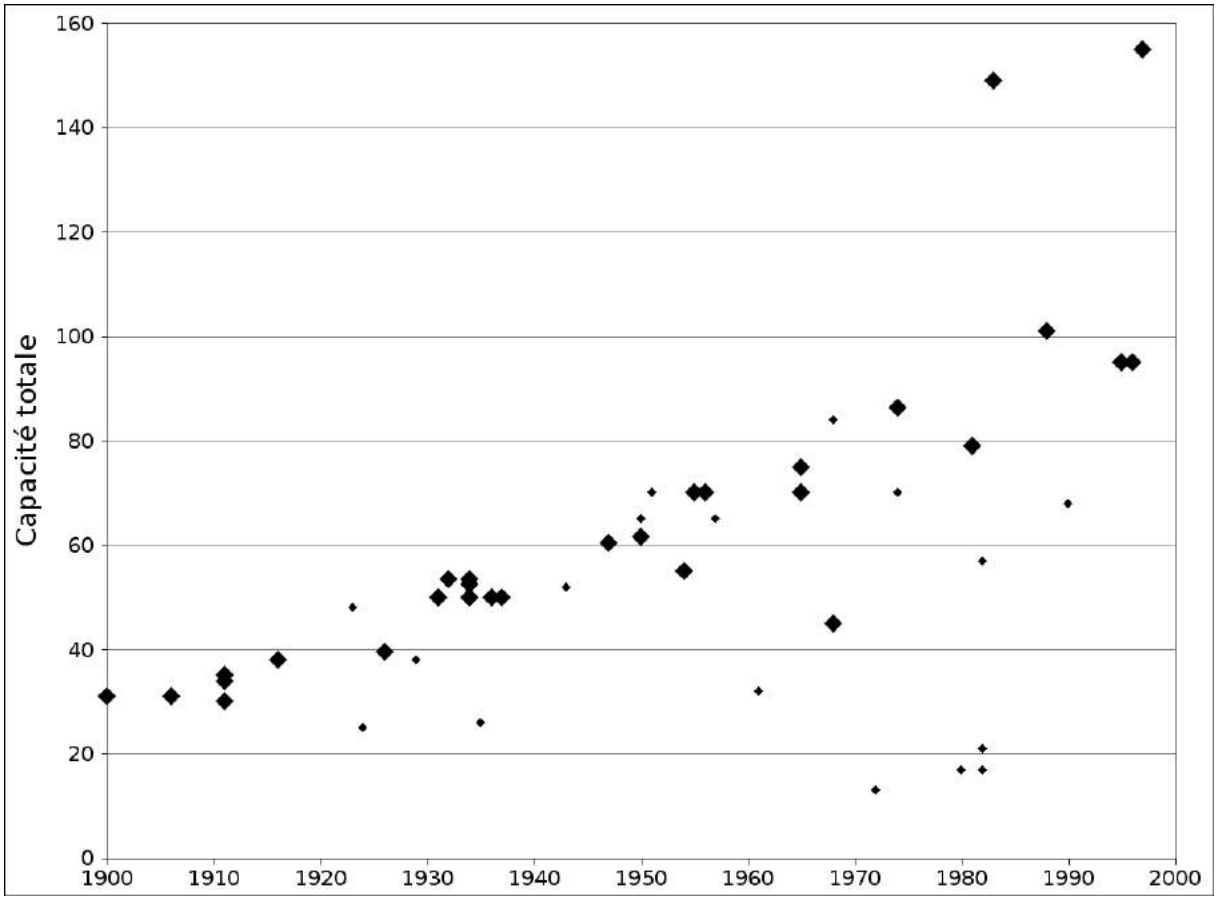


Fig. 175 – *Évolution de la capacité du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 40

Évolution du rapport entre capacité et surface du matériel roulant de 1900 à 2000

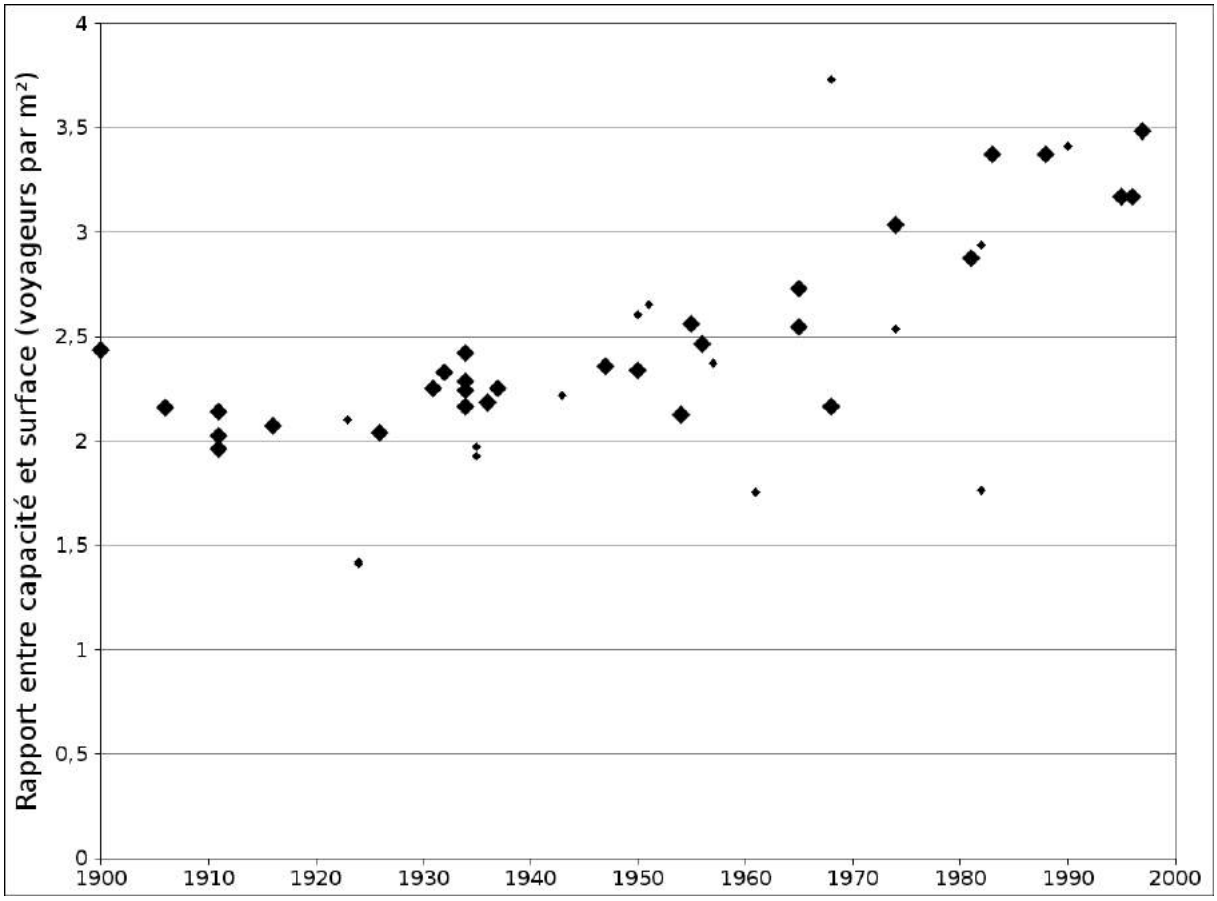


Fig. 176 – *Évolution du rapport entre capacité et surface du matériel roulant (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 41

Évolution de la proportion de places assises de 1900 à 2000

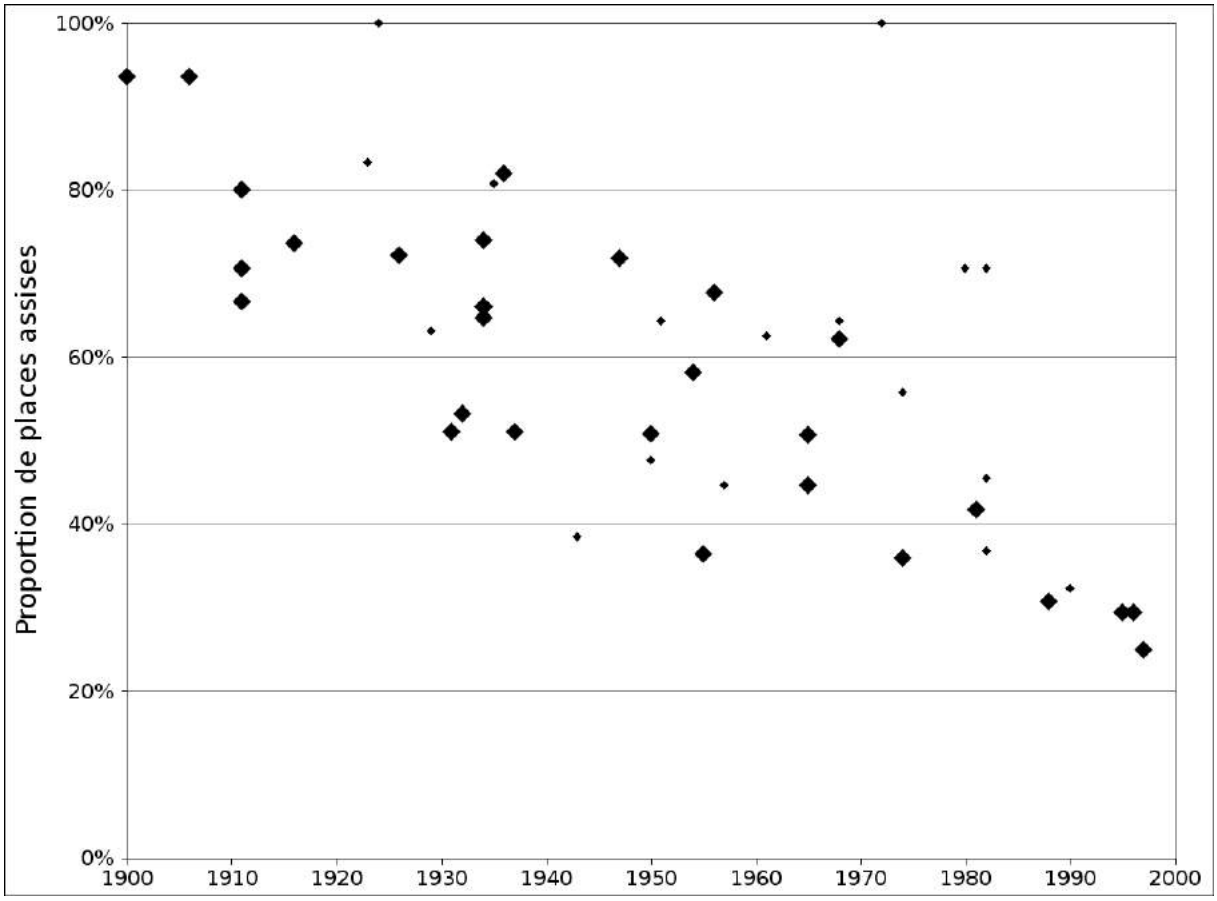


Fig. 177 – *Évolution de la proportion de places assises (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 42

Évolution de la proportion de places debout de 1900 à 2000

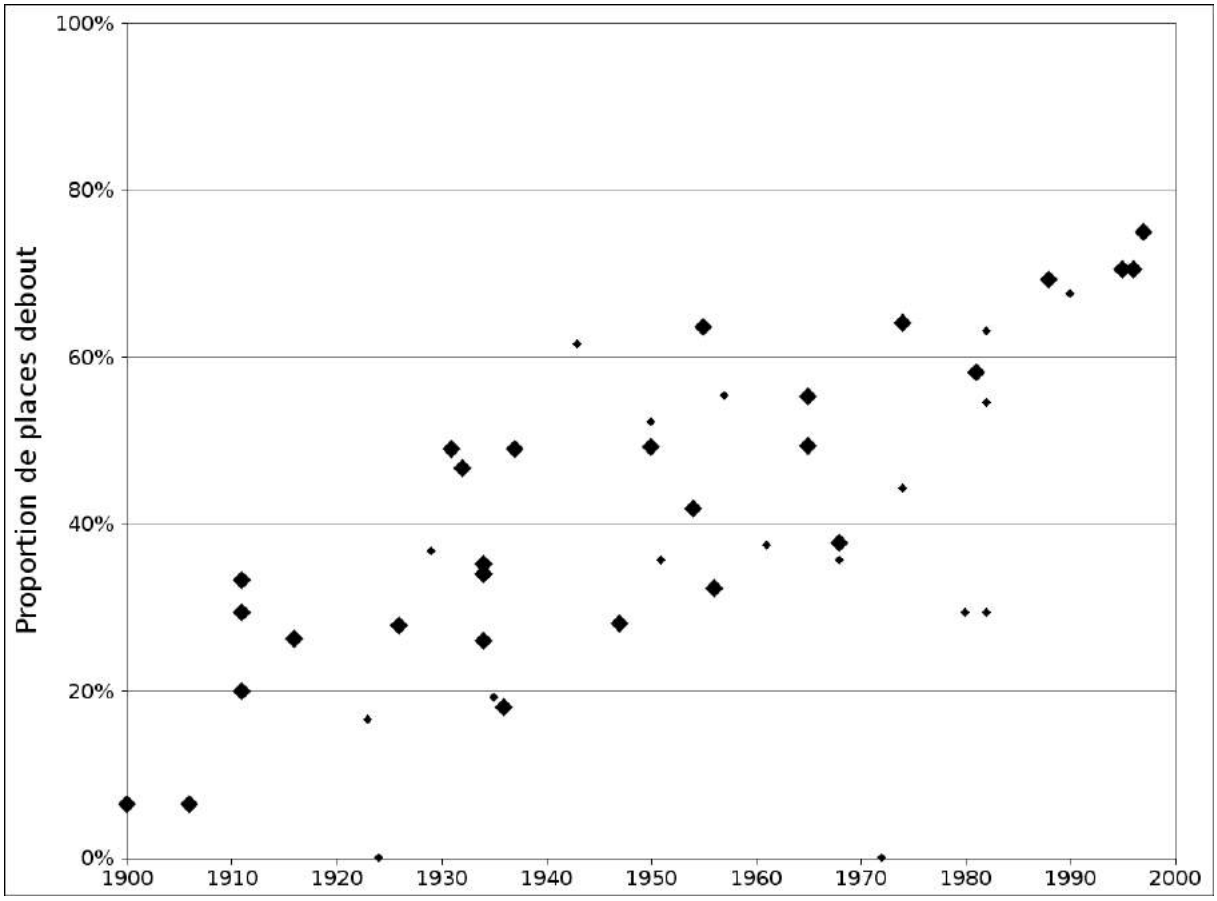


Fig. 178 – *Évolution de la proportion de places debout (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 43

Évolution de la durée de vie des modèles de 1900 à 2000

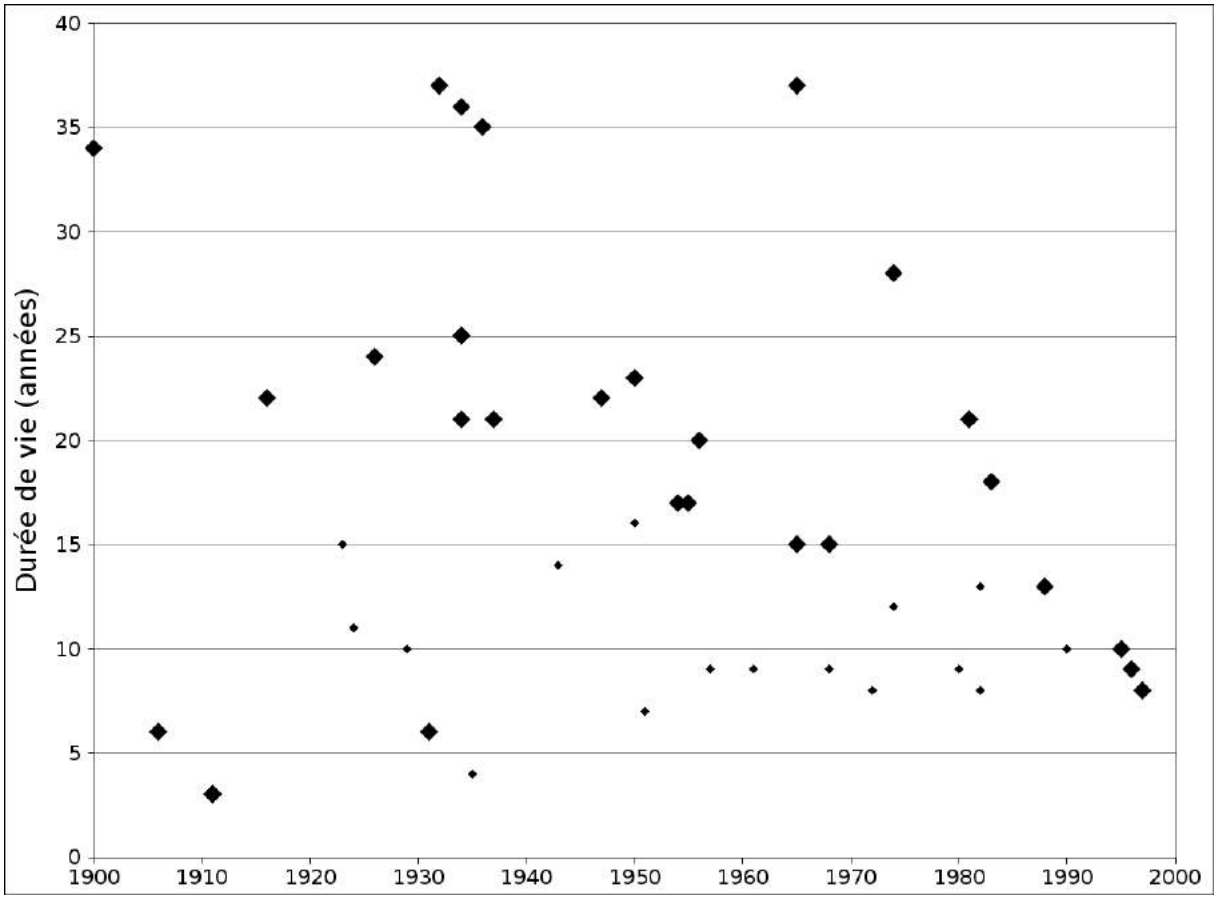


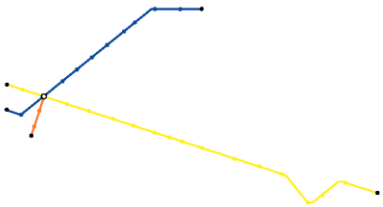
Fig. 179 – *Évolution de la durée de vie des modèles (1900-2000)*[2] *:*
◆ *Modèles acquis à plus de 100 exemplaires*
⬥ *Modèles acquis à moins de 60 exemplaires*

Annexe 44

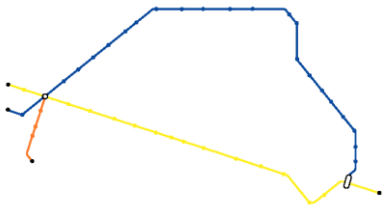
Évolution du réseau de métro de 1900 à 1914

1900

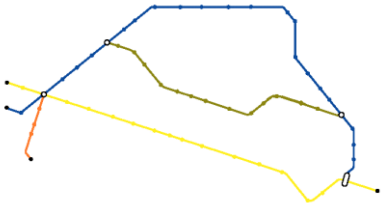
1901



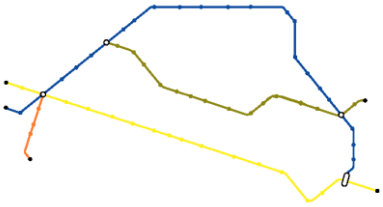
1902



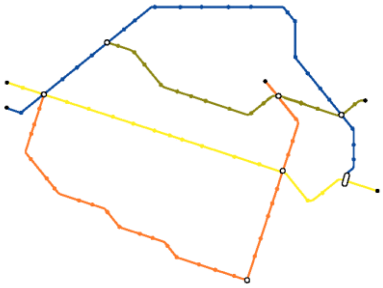
1903



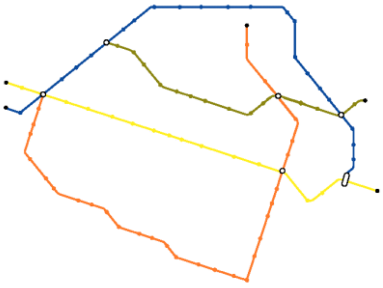
1904



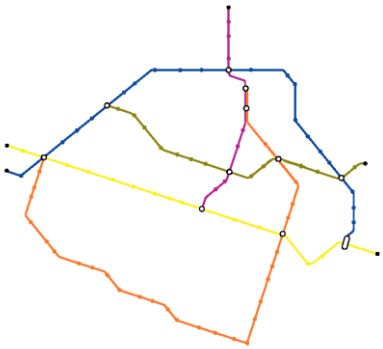
1905



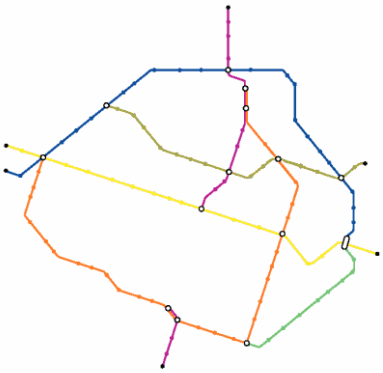
1906



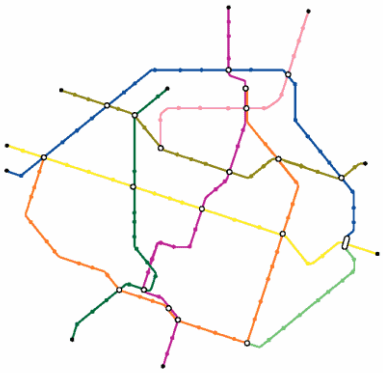
1907



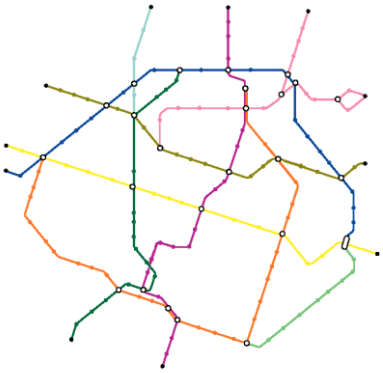
1900



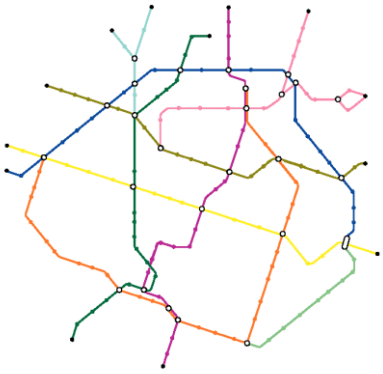
1901



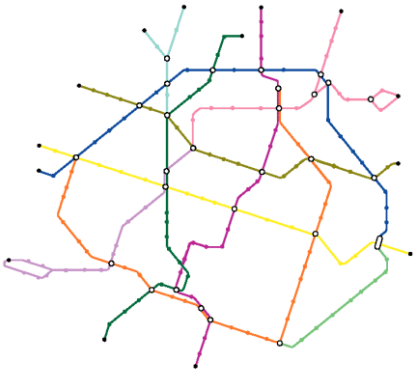
1910



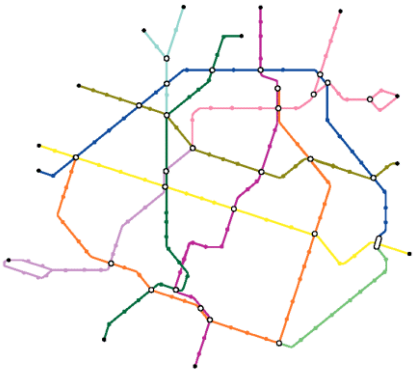
1911



1912



1913



1914

Fig. 180 – *Évolution du réseau de métro (1900-1914) (échelle :* $\frac{1}{196\,101}$*)* [3]

[3] `http://www.metro-pole.net`. Ces plans successifs montrent la constitution d'un réseau de métro à Paris entre 1900 et 1914. A chaque ligne correspond une couleur. En 1914, le réseau compte 10 lignes pour une longueur totale de 92,6 km.

Annexe 45

Quelques cartes des terminus du réseau de surface de 1902 à 2005

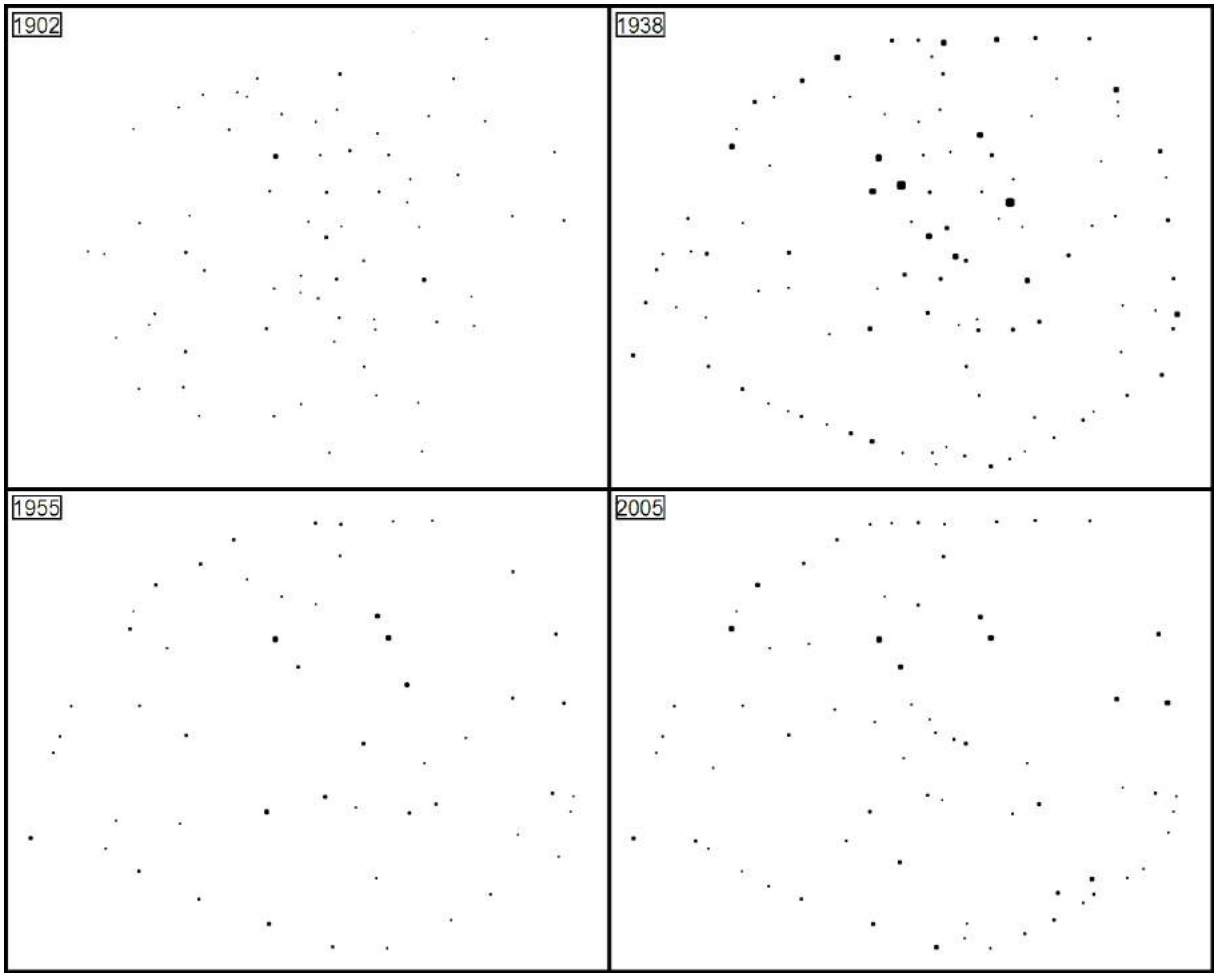


Fig. 181 – *Comparaison des terminus ou derniers arrêts à Paris du réseau routier (1902-2005) (échelle :* $\frac{1}{156\,950}$*)* [4]

[4] La taille des pôles est proportionnelle au nombre de lignes. Sur les cartes suivantes, seuls les noms des pôles terminus ou derniers arrêts à Paris d'au moins deux lignes sont indiqués. Voir tab. 32, p. 981, tab. 33, p. 983, tab. 34, p. 984 et tab. 35, p. 986

Fig. 182 – *Terminus des lignes d'omnibus (1902) (échelle :* $\frac{1}{91\ 792}$*)*[4]

Fig. 183 – *Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (1938) (échelle :* $\frac{1}{91\ 792}$*)*[4]

Fig. 184 – *Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (1955) (échelle :* $\frac{1}{91\,792}$*)*[4]

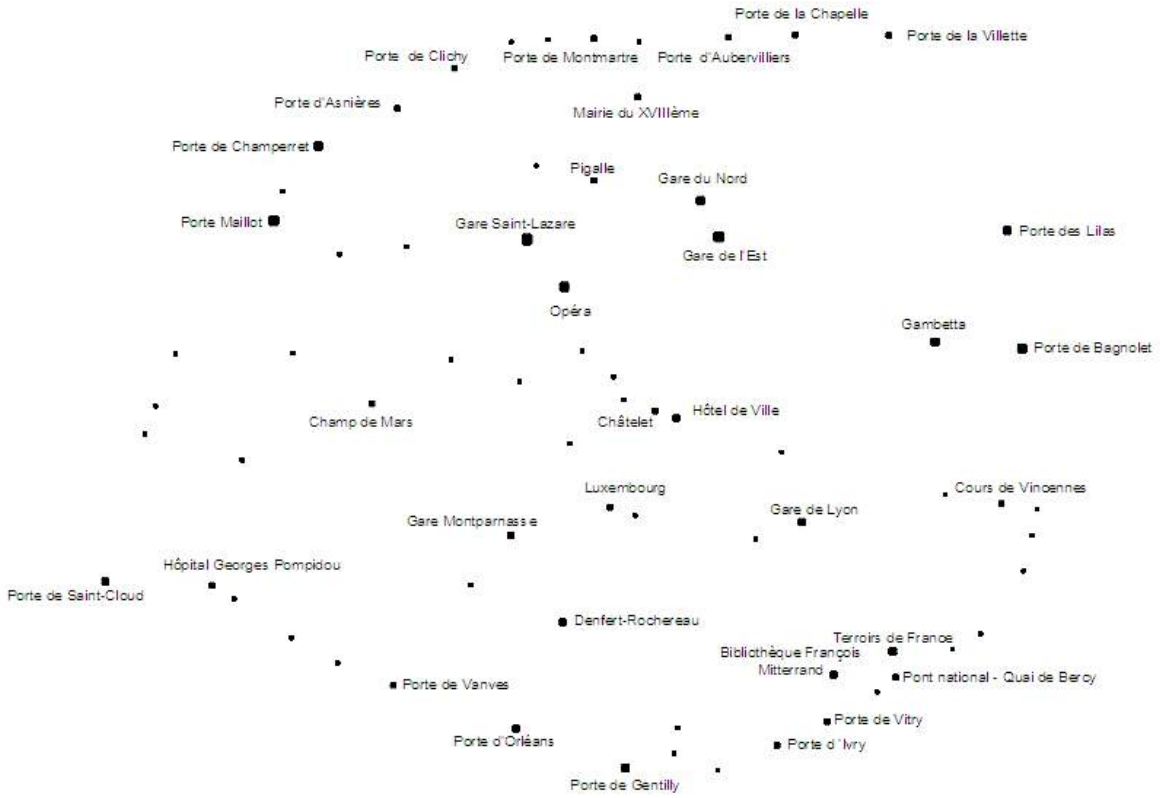


Fig. 185 – *Terminus des lignes d'autobus parisiennes ou dernier arrêt à Paris pour celles desservant la banlieue (2005) (échelle :* $\frac{1}{91\,792}$*)*[4]

Annexe 46

Évolution des taris d'autobus et de métro rapportée au salaire mensuel ouvrier moyen de 1950 à 1994

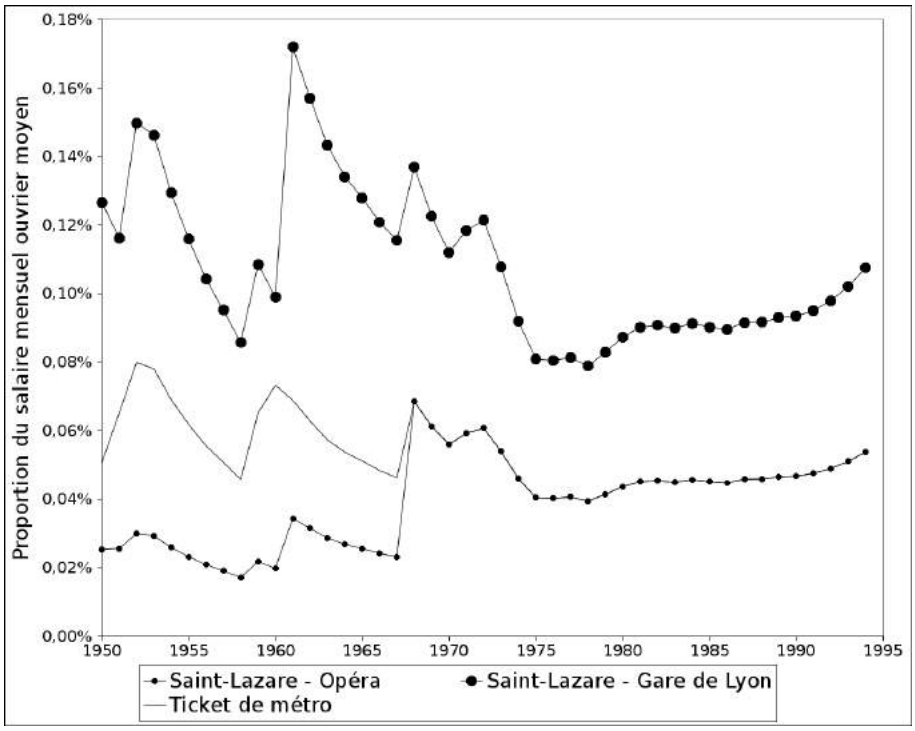


Fig. 186 – *Évolution des taris d'autobus et de métro rapportée au salaire mensuel ouvrier moyen (1950-1994)*[5]

[5] Voir tab. 54, p. 1014.

Annexe 47

Évolution de la fréquentation mensuelle et hebdomadaire des réseaux urbain et de banlieue de 1952 à 1963

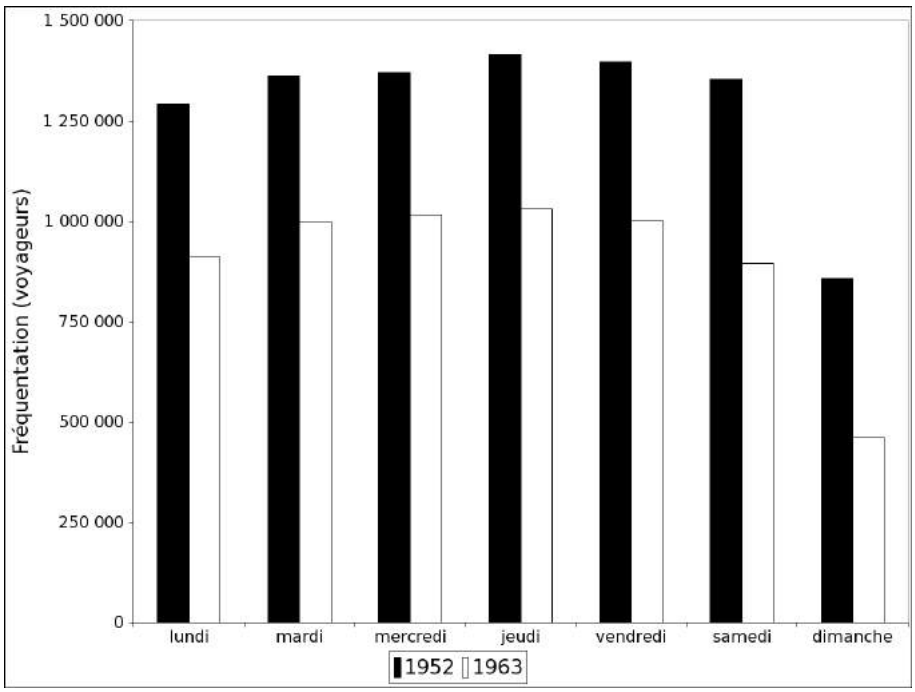


Fig. 187 – *Évolution de la fréquentation hebdomadaire du réseau urbain (1952-1963)* [6]

[6] Voir tab. 21, p. 451 et tab. 22, p. 452.

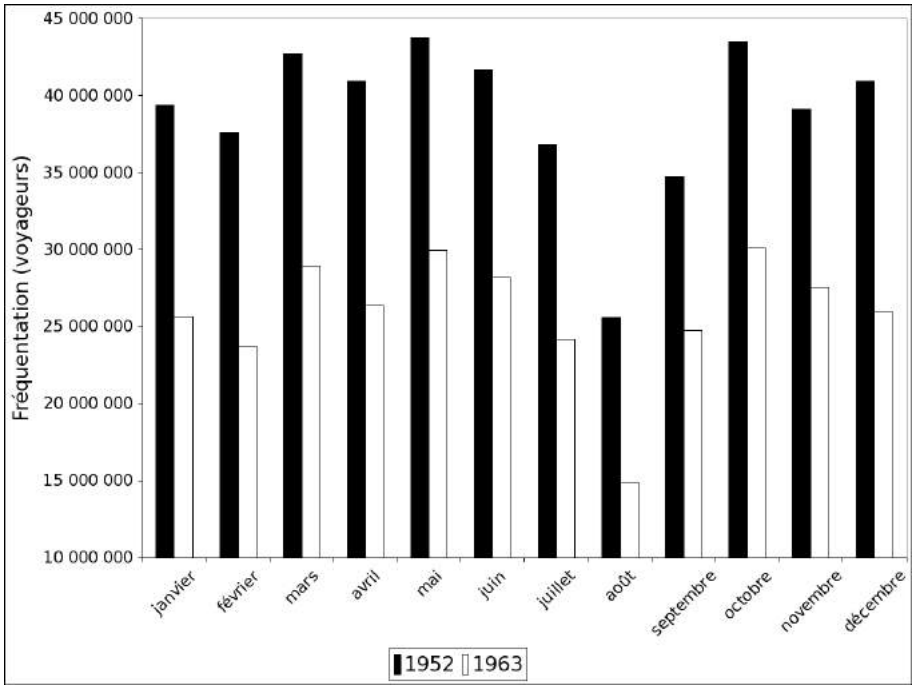


Fig. 188 – *Évolution de la fréquentation mensuelle du réseau urbain (1952-1963)*[6]

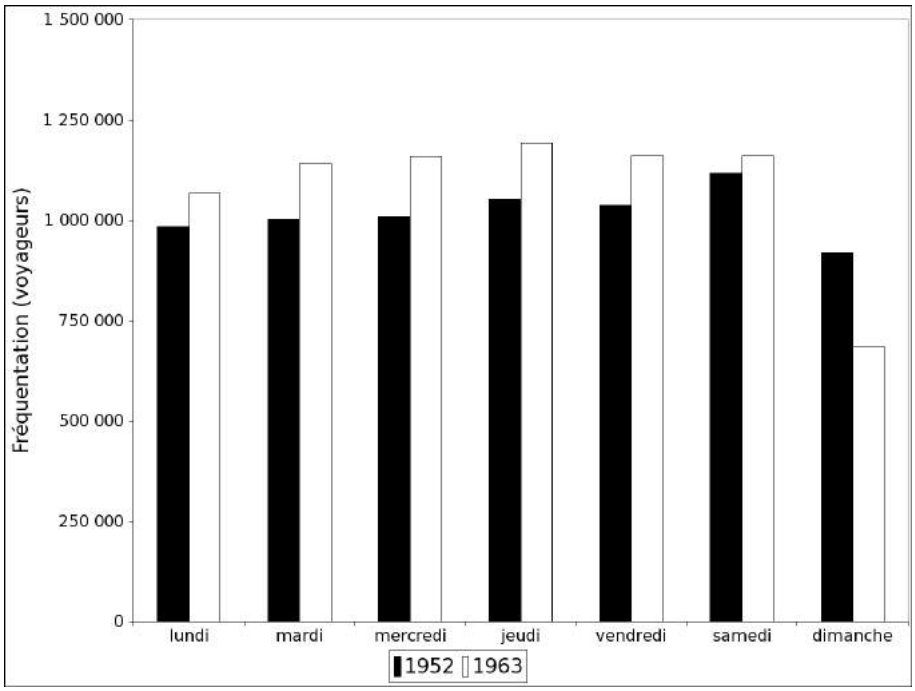


Fig. 189 – *Évolution de la fréquentation hebdomadaire du réseau de banlieue (1952-1963)*[6]

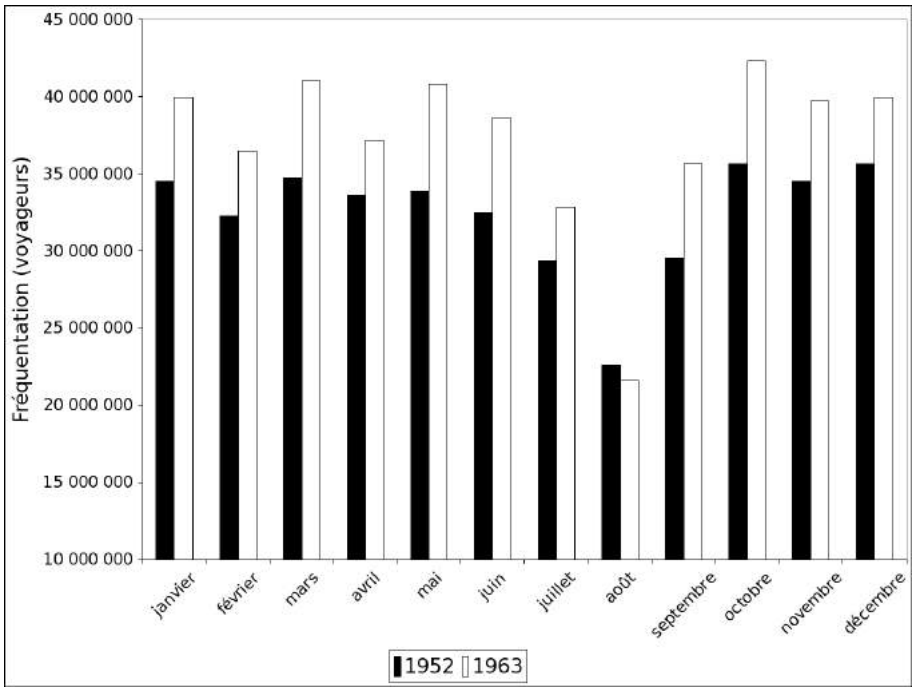


Fig. 190 – *Évolution de la fréquentation mensuelle du réseau de banlieue (1952-1963)*[6]

Textes

Annexe 48

« *L'omnibus et les émeutes.*[1] »

Mais voici, cher lecteur, ce que tout le monde ne sait pas.

Je soutiens que nous, glorieux inventeurs de la voiture à six sous, n'avons à craindre – grâce à notre invention – ni invasion étrangère, ni décadence.

Quel progrès sur les Egyptiens, les Perses, les Grecs et les Romains !

Je m'explique.

L'omnibus, création essentiellement nationale, a pour but de donner à tout venant la faculté de se faire transporter d'un lieu à un autre, moyennant la faible rétribution de trente centimes. Le peuple, qui a compris toute l'excellence de cette institution, lui a voué des sympathies, qui se manifestent souvent d'une manière solennelle. L'ouvrier prend l'omnibus après sa journée de travail, pour rentrer dans sa famille ; il le prend aussi pour aller à la barrière les dimanches et lundis.

Le peuple aime donc l'omnibus.

Mais le peuple a plusieurs manières de se servir de l'omnibus : en temps de paix, il se fait traîner par lui, les jours d'émeute, il le traîne et le renverse.

La première barricade est toujours faite avec un omnibus. Ce fut sur un omnibus qu'on planta le premier drapeau rouge, la veille du 6 juin 1832. Autrefois, les conducteurs et les cochers n'abandonnaient pas sans difficultés leurs voitures, il leur arriva même d'administrer quelques coups de fouet aux perturbateurs : on leur répondit avec le canon d'un pistolet, cela les rendit plus honnêtes. Aujourd'hui, pour peu que l'air sente l'émeute à Paris, au moindre signe des révoltés, le conducteur descend de son marche-pied, les voyageurs se sauvent, et le cocher dételle ses chevaux. En quelques minutes, l'immense carcasse se trouve étendue entre deux trottoirs, les roues en l'air, p ète à recevoir les coups de sabres et les décharges de la garde municipale.

Vous voyez que l'omnibus ne manque pas d'une certaine influence sur le gouvernement.

Cela une fois admis, on serait étonné de voir avec quelle facilité le préfet de police autorise les entreprises d'omnibus si l'on ne connaissait pas les bonnes intentions de nos ministres.

[...] Et maintenant, vienne l'étranger, nous pourrons opposer à ses bayonnettes une ceinture d'omnibus derrière laquelle nous n'aurons plus rien à craindre.

---

[1] Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, Paris, Terry, 1841, pp. 105-107.

Sainte Geneviève, patronne de Paris, trône au ciel sur un omnibus.

Ce que je viens de vous dire est plus grave que je ne croyais.

Annexe 49

Extrait de *L'assommoir* [2]

Mais c'était toujours à la barrière Poissonnière [que Gervaise] revenait, le cou tendu, s'étourdissant à voir couler, entre les deux pavillons trapus de l'octroi, le flot ininterrompu d'hommes, de bêtes, de charrettes, qui descendait des hauteurs de Montmartre et de la Chapelle. Il y avait là un piétinement de troupeau, une foule que de brusques arrêts étalaient en mares sur la chaussée, un défilé sans fin d'ouvriers allant au travail, leurs outils sur le dos, leur pain sous le bras ; et la cohue s'engouffrait dans Paris où elle se noyait, continuellement.

[...] À la barrière, le piétinement de troupeau continuait, dans le froid du matin. On reconnaissait les serruriers à leurs bourgerons bleus, les maçons à leurs cottes blanches, les peintres à leurs paletots, sous lesquels de longues blouses passaient. Cette foule, de loin, gardait un effacement plâtreux, un ton neutre où dominaient le bleu déteint et le gris sale. Par moments, un ouvrier s'arrêtait, rallumait sa pipe, tandis qu'autour de lui les autres marchaient toujours, sans un rire, sans une parole dite à un camarade, les joues terreuses, la face tendue vers Paris, qui, un à un, les dévorait, par la rue béante du Faubourg-Poissonnière. Cependant, aux deux coins de la rue des Poissonniers, à la porte des deux marchands de vin qui enlevaient leurs volets, des hommes ralentissaient le pas ; et, avant d'entrer, ils restaient au bord du trottoir, avec des regards obliques sur Paris, les bras mous, déjà gagnés à une journée de flâne. Devant les comptoirs, des groupes s'offraient des tournées, s'oubliaient là, debout, emplissant les salles, crachant, toussant, s'éclaircissant la gorge à coups de petits verres.

[...] Gervaise s'entêta encore à la fenêtre pendant deux mortelles heures, jusqu'à huit heures. Les boutiques s'étaient ouvertes. Le flot de blouses descendant des hauteurs avait cessé ; et seuls quelques retardataires franchissaient la barrière à grandes enjambées. Chez les marchands de vin, les mêmes hommes, debout, continuaient à boire, à tousser et à cracher. Aux ouvriers avaient succédé les ouvrières, les brunisseuses, les modistes, les fleuristes, se serrant dans leurs minces vêtements, trottant le long des boulevards extérieurs ; elles allaient par bandes de trois ou quatre, causaient vivement, avec de légers rires et des regards luisants jetés autour d'elles ; de loin en loin, une, toute seule, maigre, l'air pâle et sérieux, suivait le mur de l'octroi, en évitant les coulées d'ordures. Puis, les employés étaient passés, soufflant dans leurs doigts, mangeant leur pain d'un sou en marchant ; des jeunes gens efflanqués, aux habits trop courts, aux yeux battus, tout brouillés de sommeil ; de petits vieux qui roulaient sur leurs pieds, la face blême, usée par les longues heures du bureau, regardant leur montre pour régler leur marche à quelques secondes près. Et les boulevards avaient pris leur paix du matin ; les rentiers du voisinage se promenaient au soleil ; les mères, en cheveux, en jupes sales, berçaient dans leurs bras des enfants au maillot, qu'elles changeaient sur les bancs ; toute une marmaille mal mouchée, débraillée, se bousculait, se traînait par terre, au milieu de piaulements, de rires et de pleurs.

[2] Zola (É.), *L'assommoir*, Paris, Charpentier, 1877, réédition *in Les Rougon-Macquart*, Paris, Le Seuil, 1970, vol. 2, pp. 375-376.

Annexe 50

« Un omnibus sous la pluie », *Le petit moniteur illustré*, 22 février 1885

SOUS la latitude de Paris, qui n'est pas clémente, le véhicule populaire a le grave inconvénient d'offrir aux voyageurs d'impériale un abri fort exposé aux intempéries de l'air. Vous prenez l'omnibus, ou le tramway, au point de départ ; le temps présente bien quelque incertitude, mais vous espérez pouvoir arriver à destination avant la pluie.

« Fatale erreur ! cruel délire ! » comme on dit dans Robert le Diable. A peine la lourde machine a-t-elle fait quelques tours de roue, que les cataractes célestes s'entr'ouvrent :

On dirait que le ciel, qui se fond
tout en eau,
Veuille inonder ces lieux d'un déluge nouveau.

Les malheureux voyageurs d'impériale tentent vainement de gagner l'intérieur : Complet ! Ils n'ont pas même la ressource de la plate-forme. Ceux qui possèdent des parapluies les déploient ; mais il résulte de ce déploiement, des gouttières sur le dos des voisins, qui se fâchent. On réclame, on résiste, on s'injurie : Tableau ! Pendant ce temps la banquette, qui fait cuvette, recueille la pluie ; les voyageurs sont dans un bain de siège ; il faut se lever pour éviter l'immersion : tout le monde sur le pont ! Second tableau !

Ceci est une des petites misères de la vie parisienne ; il faudra la subir, comme tant d'autres, jusqu'au jour où la Compagnie générale des omnibus, imitant les administrations de chemins de fer, avisera à couvrir ses impériales. Le problème ne semble pas insoluble ; espérons qu'on parviendra prochainement à le résoudre.

U. D.

Annexe 51

L'omnibus automobile [3]

C'était pendant l'horreur du Quatorze Juillet,
Il faisait chaud, très chaud, sur la place Pigalle.
Un gros ballon, sans bruit, gravement ambulait
Par la route céleste unique et nationale.
Il faisait soif, très soif et le petit jet d'eau,
Esclave du destin, montait de bas en haut.

Il était environ neuf heures trente-cinq,
La douce nuit venait de tomber avec grâce.
Et le petit jet d'eau pleurait sur le bassin,
Lorsque je vis passer au milieu de la place
Un omnibus, automobile, entendez-vous,
Avec de grands yeux verts et rouges de hibou.

L'omnibus était vide et l'écriteau "Complet"
Détachait sur fond bleu ses sept lettres de flamme.
Je suivis au galop le monstre qui passait
En écrasant avec des airs d'hippopotame
Des femmes, des enfants, des chiens et des sergots.
Des députés et des tas d'autres animaux.

Enfin il s'arrêta place de l'Opéra
Et je vis qu'il était chargé de sacs de plâtre.
Ces sacs, me dit le conducteur, ces sacs sont là
Pour remplacer le voyageur acariâtre ;
Nous faisons des essais depuis plus de vingt mois
Et ces sacs sont pour nous autant de gens de poids.

Mais pourquoi, dis-je au bon conducteur de l'auto
Qui venait d'écraser ces piétons anonymes,
Pourquoi des sacs plutôt que ce cher populo ?
C'est, me répondit-il, sur un ton de maxime,
C'est, voyez-vous, pour éviter des accidents
De personnes qui pourraient bien être dedans.

C'était pendant l'horreur du Quatorze Juillet,
Il faisait chaud, très chaud, sur la place Pigalle.
Un gros ballon, sans bruit, gravement ambulait
Par la route céleste unique et nationale.
Il faisait soif, très soif et le petit jet d'eau,
Prisonnier du destin, montait de bas en haut.

[3] Paroles : Vincent Hyspa ; musique : Erik Satie (Durand (M.) & Laplante (B.), *Erik Satie, Intégrale des mélodies et des chansons*, Arpège, 1985, réédition Calliope, 2000). La pièce a été créée au cabaret des Quat'z'arts le 15 octobre 1905.

Annexe 52

« Les autobus », *L'éclair*, 12 juin 1906

UNE bonne nouvelle pour les Parisiens. Les fameux omnibus automobiles, depuis si longtemps attendus, qui furent, pendant plusieurs mois soumis à des essais dont l'issue, à la longue, avait fini par devenir presque problématique, commenceront à fonctionner, ce matin à dix heures, sur le parcours de Montmartre à la place Saint-Germain-des-Prés.

Le service sera assuré par onze voitures qui ne se distingueront des autres que par leur couleur vert foncé. Ces voitures sont, d'ailleurs, déjà connues. Au mois de décembre dernier, pendant le Salon de l'automobile, elles furent, en effet, employées au transport des voyageurs et les conduisirent de la place de la Bourse au grand Palais et *vice versa*.

Les autobus – c'est ainsi qu'on les désigne – sont actionnés par des moteurs à explosion. Les roues sont pourvues de bandages caoutchoutés. Le profil est simple à l'avant et double à l'arrière.

Le prix du transport en autobus sera le même que celui du transport dans les voitures à traction animale ou les tramways électriques : 30 centimes à l'intérieur et 15 centimes à l'impériale.

Etant sur le point d'atteindre le terme de son monopole, la Compagnie générale des omnibus n'a pas voulu assumer elle-même la dépense nécessitée par la mise en exploitation de ce nouveau service, dont elle n'eût pu tirer qu'un profit momentané. Ce sont les constructeurs des moteurs et les fabricants de caoutchouc qui ont pris à forfait la responsabilité des frais d'entretien des voitures et d'amortissement des capitaux engagés.

Il en résulte que ledit service ne répondra peut-être pas tout de suite aux besoins du public, dans la mesure qu'on se croyait en droit d'espérer. En effet, au lieu d'une circulation intensive de voitures se succédant presque sans interruption, – comme cela existe à Londres depuis deux ans déjà, – nous aurons un service minuté, c'est-à-dire que les départs des têtes de lignes n'auront lieu qu'à heures fixes, contrairement au système pratiqué, par exemple, sur la ligne de tramways de l'Est-Parisien et de l'Etoile-Montparnasse-Bastille.

Dans trois semaines environ, une autre ligne d'autobus sera mise en exploitation. C'est celle qui, jadis, allait de l'Hôtel de Ville à la Porte Maillot. La compagnie avait supprimé le service de cette ligne en 1900, à la suite de l'ouverture de la ligne métropolitaine Porte Maillot-Porte de Vincennes, qui suit le même parcours. Son rétablissement était, depuis longtemps, réclamé et de nombreuses pétitions avaient même été déposées, à ce sujet, à l'Hôtel de Ville.

« Les omnibus automobiles », *L'éclair*, 12 juin 1906

APPELONS-LES des autobus, puisque le public les appelle des autobus. Le mot n'est pas très gracieux peut-être, mais il s'explique. Les nouveaux omnibus automobiles, qu'on nous promet depuis si longtemps, marchent enfin, à une belle allure, ils ont sillonné, hier, toute la journée, les pentes qui dévalent de Montmartre à l'Opéra, vers les quartiers de Saint-Germains-des-Prés.

Dès cinq heures du matin, le dépôt de la rue Championnet est en pleine activité. Quatre voitures, au seuil de quatre guérites, contenant chacune leur réservoir gradué, se chargent d'alcool carburé provenant d'une immense citerne de 15.000 litres dont on ne voit guère que le couvercle émergeant d'une couche de sable.

Puis la première voiture prête remonte vers Montmartre et s'arrête rue Ordener, au dépôt de la Compagnie Générale des Omnibus, où l'une après l'autre, onze voitures, successivement, viennent se ranger.

Il est exactement 6 h 14 lorsque démarre la première voiture, neuve et pimpante, peinte en jaune clair, avec son profil élégant, malgré sa masse respectable, bien posée sur un châssis dont on n'aperçoit guère que le cadre installé sur quatre roues de petit diamètre et de gros volume, admirablement caoutchoutées.

Les deux mains sur la manette, le machiniste, – c'est-à-dire le wattman, – attend, pour partir, le signal du conducteur.

Un coup de timbre et l'omnibus remonte, avec quelques trépidations, jusqu'au premier arrêt de la rue Damrémont, indiqué par une plaque bleue suspendue à un bec de gaz. Puis rue de Clichy et ainsi de suite, filant à une vitesse de 13 kil. 700, n'usant pas, dans Paris, des 25 kilomètres que peuvent lui procurer les 40 chevaux de son moteur. Au reste ces 40 chevaux sont réglés à 30, ce qui permet au machiniste de n'avoir à se préoccuper que d'une seule manette placée sur le volant. Il a en outre à sa disposition pour les arrêts deux freins au pied et un levier de frein de côté.

Et l'autobus roule toujours. Il s'arrête quelques minutes plus tard, gare Saint-Lazare au coin de la rue d'Amsterdam, place de l'Opéra, Palais-Royal, quai des Tuileries, rue de l'Université, à l'angle de la rue des Saint-Pères, enfin, à côté de la station de Batignolles-Clichy-Odéon, en face Saint-Germain-des-Prés. Le trajet s'est effectué en 27 minutes au lieu de 45.

Au retour, l'omnibus garde la même allure. Il gravit les rues en pente raide, la rue d'Amsterdam, par exemple en troisième vitesse. C'est une économie de temps fort appréciable : 50 % environ, et un supplice d'évité à 194 chevaux qui, depuis hier, ont été répartis dans les dépôts.

Chaque voiture consomme environ 70 litres d'alcool par jour pour un trajet de 176 kilomètres, – huit fois l'itinéraire aller et retour – soit un peu plus d'un demi-litre par kilomètre. La voiture emporte le matin l'alcool nécessaire sans avoir besoin de venir se réapprovisionner dans la journée.

Inutile de dire que le public s'est rué sur les autobus. Chacun voulait en goûter et plus d'un a pris, sur l'impériale ou à l'intérieur, pour trois et six sous, le chemin des écoliers riches. Les machinistes aussi sont enchantés. Hier, ils maniaient le fouet, aujourd'hui il appuient légèrement sur la manette, vêtus de cuir, casqués de cuir à chaînette et à chiffre d'argent, comme le plus aristocratique chauffeur.

Douze voitures ont été mises en circulation, dix en service normal et deux de secours. Cent voitures sont commandées, livrables à raison de dix par mois jusqu'au 31 décembre. A cette époque, cinq lignes seront ouvertes au public : Porte-de-Neuilly (et non plus Porte-Maillot) Hôtel-de-Ville, qui ouvrira en juillet ; Montmartre (rue du Poteau)-Place Saint-Michel, en septembre ; Pigalle-Halle aux Vins ; Gare des Batignolles-Gare Montparnasse, c'est-à-dire, à peu près toutes les lignes particulière-

ment rudes et accidentées.

Enfin des perfectionnements intéressants ont été apportés dans les nouvelles voitures ; l'intérieur sera éclairé par deux puissantes lampes à acétylène qui permettront d'y voir et de lire comme en plein jour. Puis les voitures seront chauffées par du calorique emprunté au moteur. Enfin, cet hiver, un "masque" analogue à celui des tramways, installé à l'avant de l'impériale, protégera les voyageurs déshérités, contre les courants d'air.

Après l'inauguration du nouveau service des omnibus automobiles, le baron et la baronne Marcel Baeyens, dans un aimable déjeuner, ont réuni le baron de Zuylen, le comte de Ganay, M. Gaston Calmette, le baron Verly, M. Arnould-Duval, M. Brillé, M. Lichtenberger, M. Eug. Schneider, M. Kronheimer, M. Turnaver, M. Carteret, M. Pierre Lenglé, M. Andriveau, M. Méry, M. Romain, M. David de Champclos, M. A. Sasportas, etc., etc.

Au dessert, le comte de Ganay, président du conseil de la Compagnie des automobiles Brillié, a porté un toast à M. Brillié. Le baron de Zuylen a remercié le baron et la baronne Baeyens de leur aimable hospitalité et a dit que le 11 juin serait une date historique pour Paris qui, ce jour-là, voit son premier omnibus automobile. Des toasts ont été portés par M. Arnould-Duval et le baron Baeyens.

Annexe 53

« *Le sou du conducteur*[4] »

Je prends, le plus souvent que je puis, les voitures publiques. Je les prends quand j'ai du temps devant moi, – elles ne vont pas vite, – et surtout pour le plaisir de voir et d'observer des visages, car je ne connais encore rien de plus intéressant que la figure humaine. C'est là qu'une sympathie m'est venue pour le conducteur d'omnibus et que j'ai apprécié tous ses mérites.

Son métier est des plus pénibles. Du soir au matin, il reste debout sur la trépidante plate-forme, sans cesse ébranlé, secoué, cahoté, ce qui doit être éreintant. Il ne quitte, de temps à autre, cette mal commode posture que pour grimper, avec l'agilité d'un singe sur l'impériale, et y faire sa collecte, très inconfortablement appuyé à la mince tige de fer de la balustrade. De plus, il lui faut déployer un véritable génie de comptable, recevoir l'argent, se méfier des pièces n'ayant plus cours, rendre rapidement la monnaie, faire sonner exactement le ding, ding, ding de son compteur, sans se tromper d'un coup de timbre, présenter à chaque station, sa feuille de route au crayon du contrôleur et s'assurer qu'on y a tenu compte des correspondances, des demi-places militaires, de bien d'autres détails.

Ce travail compliqué, minutieux, où la moindre erreur expose le conducteur à perdre une partie de son maigre salaire, notre homme l'accomplit à la hâte, au milieu du brouhaha de la rue, parfois grelottant de froid, souffleté par la pluie, aveuglé par la poussière, enfin, dans des conditions qui lui permettent difficilement d'être exact et attentif.

Mais tout cela, c'est sa besogne ; il est payé pour la faire, et personne ne gagne son pain sans effort. Ce que j'admire chez le conducteur d'omnibus, c'est moins la peine qu'il se donne dans sa profession que les qualités de caractère qu'elle exige de lui. En proie au public, ahuri par les incessantes sollicitations de la foule, il faut que jamais il ne s'impatiente et ne s'irrite, qu'il garde une imperturbable égalité d'humeur, qu'il se montre toujours calme, complaisant et poli. Et cela, dans les pires circonstances, même sous l'averse diluvienne, quand les voyageurs à parapluie attaquent la voiture, pareils aux légionnaires romains donnant l'assaut à l'abri de leurs boucliers et exécutant la célèbre manœuvre de la tortue.

D'ailleurs, ce n'est pas seulement dans ces instants critiques que le conducteur révèle toute la beauté de son âme ; c'est dans les incidents ordinaires de ses monotones trajet de chaque jour. Ne manifeste-t-il pas, à toute minute, son respect pour la vieillesse, sa douceur pour l'enfance, sa courtoisie pour le beau sexe ? Il soutient pieusement la marche chancelante des personnes âgées, enlève gaiement et lestement un bébé en le prenant sous les aisselles, donne galamment la main aux dames, et – vous savez – aux jeunes et aux vieilles, au laides et aux jolies, sans faire de distinctions, en vrai chevalier français. Et il est toujours prêt à aider quiconque porte un fardeau.

Sachez-le bien. Il accomplit ainsi – en petite monnaie, si vous voulez – de très bonnes œuvres, des œuvres de miséricorde. Sans s'en douter, le conducteur travaille à ses fins dernières et assure son salut éternel. Je suis persuadé que saint Pierre lui ouvrira de bon cœur la porte du paradis.

[4] Coppée (F.), *Souvenirs d'un Parisien*, Paris, Lemere, 1910, réédition, Paris, L'Harmattan, 1993, pp. 272-276.

Eh bien ! j'ai remarqué ceci, depuis que je voyage en omnibus, c'est que, de tous les humbles employés qui nous rendent journellement service, le conducteur est peut-être celui qui a le moins de bonnes aubaines, celui envers lequel nous nous montrons le plus ingrats. Voyageurs d'intérieur, de plate-forme et d'impériale, je vous prends tous à témoins. Il est rare, très rare, qu'on donne un pourboire à l'homme au képi.

Ne m'objectez pas que le public dont s'occupe ce brave employé est généralement composé de petites gens, obligés de ménager leurs sous. D'abord, un très grand nombre de personnes aisées riches même, se font transporter par l'omnibus ou par le tramway. Et, quant aux autres, ne savez-vous pas aussi bien que moi que les pauvres sont toujours les plus généreux ?

Non, on ne gratifie jamais – ou presque jamais – le conducteur, uniquement parce qu'on n'y pense pas, parce que ce n'est pas l'usage.

Longtemps j'ai fait comme les autres, je l'avoue. Mais, un jour, – à l'époque où je gagnais assez chichement ma vie et où je n'avais d'autre équipage que la voiture à tout le monde, – une vieille femme du peuple, une grosse dondon portant un paquet de linge assez volumineux, monta dans l'omnibus où je me trouvais et s'assit à côté de moi. Le conducteur l'avait aidée à s'installer avec son fardeau sur les genoux, et, quand il eut rendu à la bonne dame la monnaie de sa pièce d'un franc, je vis qu'elle lui donnait deux sous pour sa peine. J'éprouvai alors une petite honte, car cette brave commère en robe de toile, qui n'avait même pas un peu d'or aux oreilles et qui maintenait son paquet de linge sur ses larges cuisses avec ses doigts gercés de lessiveuse, était, certainement, encore moins riche que moi, même alors.

La vieille blanchisseuse m'avait donné une leçon. J'en ai profité, et depuis je n'oublie pas le conducteur.

Annexe 54

« Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janvier 1915

ILS sont au front.

Qui se serait douté que ce brave « Madeleine-Bastille » et de lourdaud de « Clichy-Odéon » avaient encore un fascicule de mobilisation ?...

En voilà, par exemple, qu'on aurait excusés d'être embusqués !...

Nous nous sommes trompés. Ces bons gros gas avaient la tripe militaire.

Au premier appel de clairon, ils ont filé.

Du diable si j'aurais pensé qu'avec une pareille bedaine on put avoir l'âme guerrière !

Je les ai vus à Soissons et du côté de Compiègne.

Ils étaient blindés...

L'armure de Don Quichotte sur le ventre de Sancho Pança !

C'était touchant et ridicule...

N'empêche qu'ils se comportent très bien.

Ils n'ont, d'ailleurs, pas changé d'occupation : ils transportent la « bidoche ».

Je n'ai pas eu le loisir de leur demander s'ils regrettaient Paris.

Comme je m'approchais pour les saluer, ils m'ont craché au nez et sont partis à tours de roue gymnastique, en exagérant leur désagréable bruit de ferraille.

J'ai bien vu qu'ils espéraient me faire croire qu'ils étaient armés...

Je ne sais pas s'ils regrettent Paris. Je sais seulement que Paris les regrette.

Paris réclame des autobus.

Donnez des autobus à Paris !

Nous ne demandons pas ceux qui vont au front.

Ceux-là, laissez-les où ils sont.

Ils ont voulu aller à la guerre ?... Qu'ils y restent !

Tant pis pour eux s'ils reviennent avec une jante en moins !

Donnez-nous en d'autres. Des nouveaux – d'une classe qu'on ne mobilisera pas.

Paris a besoin d'autobus. C'est pour lui une nécessité vitale. Paris sans moyens régulier de communications, ne peut reprendre l'activité économique souhaitée et conseillée par le gouvernement.

Pour la vie même de Paris, il faut des moyens de transports nombreux et divers.

Métro, tramways, autobus, sont les artères par où circule le sang de la cité.

Quand le sang cesse de circuler le corps est frappé de paralysie. Quand Paris ne peut plus véhiculer du cœur à la périphérie, ses globules sanguins, il tombe dans un état voisin de la mort.

Monsieur Malvy [ministre de l'intérieur de 1914 à 1917], monsieur Laurent [préfet de police de 1914 à 1917], monsieur Delanney [préfet de la Seine de 1911 à 1918], et vous C.G.O., ma bonne dame, des autobus, s.v.p. !

MIGUEL ALMEREYDA

Annexe 55

« *La Réorganisation des Transports en Commun dans l'Agglomération Parisienne* [5] »

Le tramway va desservir demain des surfaces qui, du fait de l'absence de transports, n'ont eu jusqu'à ce jour qu'une utilisation agricole, sans valorisation urbaine possible. Demain les propriétaires des terrains vont être, sans effort de leur part, enrichis par la création de lignes qui créeront la prospérité, dans des régions jusqu'alors déshéritées.

Les commerçants vont installer ou développer leurs exploitations, réaliser des bénéfices importants du fait de l'accès de nos voitures électriques ou de nos autobus. De quel droit ferions-nous payer aux seuls usagers l'intégralité des charges de fonctionnement, alors que les avantages infiniment plus considérables apportés aux propriétaires ou aux commerçants ne feront l'objet d'aucune imposition ? Ah ! combien il serait désirable que le Département adapte au régime futur des transports une politique foncière rationnelle, qu'il puisse, comme les villes elles-mêmes, acquérir au plus bas prix des terrains sans valeur qu'il rendra, demain, propres à la construction.

[...] Le tramway et l'autobus ont un rôle essentiellement différent à jouer. Le tramway est par excellence le mode de circulation rapide à capacité d'absorption quasi illimitée à la condition qu'il circule sur de larges voies peu encombrées et qu'il n'ait pas, comme cela est très fréquent dans la banlieue parisienne, à subir des arrêts fréquents qui entrainent au moment du démarrage une dépense de courant très supérieure à celle qu'exigerait une circulation normale.

Tôt ou tard il faudra supprimer ces lignes serpentant dans les voies tortueuses de la banlieue, à peine assez larges pour laisser passer les voitures qui attendent pendant de longs instants aux garages de croisement, que le véhicule venant d'en face ait pu atteindre l'aiguille !

Impossible d'avoir des horaires réguliers dans ces conditions, exploitation extrêmement onéreuse, parcours d'une lenteur désespérante. L'autobus, au contraire, circule avec la plus grande souplesse ; il passe partout, il est indépendant de tous les véhicules parcourant la même voie dans le même sens ou en sens opposé ; avec lui, pas d'encombrement à redouter, pas d'arrêt de ligne parce qu'un accident s'est produit à un endroit quelconque du réseau.

Le tramway sur les grandes routes permettra, dans certains cas, l'application d'un système analogue à celui qui existe en Amérique et qui tend à s'implanter en Angleterre, le doublement des voies avec circulation des trains express.

Dans un système rationnel ne devraient subsister que les tramways desservant les grandes artères de pénétration, les autobus rayonnant tout autour comme moyen de rabattement. Quand il s'agira de créer une nouvelle ligne, au lieu de faire, comme dans le passé, l'expérience coûteuse d'infrastructures reconnues à bref délai inutiles, il suffira par l'autobus de tâter le pouls du trafic, de déterminer les courants de populations, de les orienter jusqu'au moment, où il apparaîtra que l'importance du trafic rend utile la création de lignes de tramways ; circonstance qui sera, d'ailleurs, déterminée par un simple calcul arithmétique. Il y a, en effet, entre l'un et l'autre mode de transport une diffé-

[5] Sellier (H.), *Les transports en commun dans l'agglomération parisienne, discours prononcé au Conseil général de la Seine (séance du 23 juillet 1920)*, Paris, Librairie de l'Humanité, 1920, pp. 21-26.

rence essentielle en ce qui concerne leurs données économiques. Le tramway exige une dépense de premier établissement extrêmement importante, beaucoup plus forte que celle de l'autobus qui peut être considérée comme nulle, la valeur d'une voiture de tramways étant sensiblement équivalente à celle d'un autobus à capacité de transport égale, mais le tramway exige la construction et l'équipement d'une voie. Par contre, le prix de revient d'un kilomètre-voiture en ce qui concerne la traction est inférieur pour le tramway.

Quelques chiffres permettront de faire toucher du doigt cette situation.

Avant la guerre un kilomètre de ligne de tramways en doubles voies, sur fondations de béton, avec équipement de deux fils de trolley coûtait 215.000 francs : le kilomètre voiture 60 centimes, alors que le kilomètre voiture de l'autobus revenait à 82 centimes. En fait, les 215.000 francs de capital de premier établissement sont devenus à l'heure actuelle près de 700.000 francs. Admettons que l'écart entre les frais d'exploitation soit resté proportionnellement le même, c'est-à-dire soit passé, ce qui est notablement exagéré, à 75 centimes, la rémunération et l'amortissement du capital engagé pour l'établissement d'un kilomètre de tramway reviendrait environ à 48.000 francs, c'est-à-dire que celui-ci n'est avantageux que si la circulation est supérieure à 64.000 kilomètres voitures, soit 200 voitures par jour environ. Il semblerait donc a priori que dans les conditions économiques actuelles le transport par autobus est infiniment plus avantageux que le transport par tramways partout où il faut créer de nouvelles lignes et que celui-ci ne commence à être économique qu'avec un trafic supérieur à celui qu'assure la plupart de nos lignes.

Il est juste de corriger cette affirmation par cette indication que le kilomètre voiture de tramways, surtout avec une remorque, peut assurer le transport d'un nombre très supérieur de voyageurs au chiffre de 35, capacité maximum des autobus.

Néanmoins, ces seuls chiffres soulignent l'intérêt énorme que peut présenter le parallélisme des deux exploitations et leur concentration dans la même main.

[...] La banlieue et Paris, encore séparés par des barrières administratives périmées constituent les éléments essentiels d'un même corps social dont nos transports perfectionnés seront les artères. [...] Demain la démolition des fortifications, la désaffectation des forts de la première enceinte, l'aménagement d'espaces libres et de cités-jardins qui en seront la conséquence sont susceptibles de créer pour notre Ville un véritable renouveau. Sa puissance économique, ses conditions d'hygiène seront améliorées d'autant.

Pour obtenir ce résultat, il nous faut des transports rapides et souples.

Annexe 56

« *En attendant l'omnibus* [6] »

Depuis une heure, sur les boulevards, à une station j'attendais l'omnibus de Batignolles-Montparnasse. J'avais un rendez-vous d'affaires important et pressé, un rendez-vous, ma foi ! qu'il m'eût été désastreux de manquer, car toute ma petite fortune acquise à force de privations et d'économies y était en jeu. Mais mes moyens ne me permettent pas de prendre un fiacre, et me le permettraient-ils que je n'en prendrais pas davantage. Je trouve que c'est du gaspillage. Quand je pense qu'il existe des gens assez dépensiers, des pères de famille même, pour se payer des fiacres, alors que Paris tout entier est couvert de lignes d'omnibus, eh bien ! cela ne me donne pas une haute idée de leurs vertus domestiques.

J'attendais donc l'omnibus. Et je l'attendais bien respectueux de tous les règlements administratifs, bien soumis à toutes les formes de l'autorité, tâchant de refréner mes impatiences et de faire taire ces révoltes, évidemment ataviques, qui, depuis une heure que j'attendais, recommençaient à gronder en moi, et dont je rougis que la civilisation républicaine, non moins que la constante pratique du suffrage universel, n'aient point encore aboli les barbares vestiges. Oui, je m'efforçais de faire taire ces révoltes, car ne doutez pas un instant que je ne sois cet inénarrable, cet ovin et bovin personnage de comédie – allez ! allez ! moquez-vous ! – qu'on appelle un brave électeur, un honnête contribuable français, et que la France qui possède, de ce bipède, les plus parfaits exemplaires, est à juste titre, si fière de montrer aux étrangers turbulents.

J'attendais donc l'omnibus, ayant le numéro : 348.998, un joli numéro, n'est-ce pas ? et grâce auquel je risquais, si je m'obstinais à attendre – et je m'y obstinai crânement, – de n'arriver à mon rendez-vous que dans un mois ou deux. Avec l'admirable système des Compagnies de transports parisiens, lesquelles ne transportent guère que trois sur cent des personnes qui demandent à être transportées, on a vu de ces choses surprenantes. On a vu fréquemment ceci : des rues, vers lesquelles on allait, démolies et reconstruites durant l'espace d'une attente à la station, si bien que, lorsqu'on arrivait enfin, on ne retrouvait plus ni les rues, ni les gens, et que ces derniers avaient eu le temps, soit de mourir à la suite de longues maladies, soit de faire fortune ou faillite, et de se retirer à la campagne, également riches et heureux, comme il convient !

J'attendais donc l'omnibus. La pluie tombait drue et froide, actionnée par le vent qui soufflait du nord-ouest, et la faisait pénétrer en vous comme une multitude de petites aiguilles de glace. Nous pataugions dans la boue, inexprimablement. Toutes les dix minutes, l'omnibus passait, complet. Et les conducteurs, sur la plate-forme, les cochers sur leurs sièges, et jusqu'aux contrôleurs, derrière leurs guichets, se tordaient de rire à voir cette foule chaque fois déçue, se ruer autour de l'omnibus, comme un raz de marée, et se retirer ensuite – ah ! si piteusement !... Il fallait entendre avec quelle joie moqueuse ces puissants fonctionnaires criaient : Complet ! comme pour mieux nous faire sentir le ridicule de notre situation. Quelques récriminations partaient bien, d'ici et de là, mais si timides que ce n'est pas la peine de les mentionner. En somme, l'attitude de la foule était excellente, et telle qu'on doit l'attendre de bons Français qui votent et qui paient l'impôt.

Une fois, un petit pâtissier, qui portait sur sa tête une énorme architecture de friandises, descendit de l'impériale, et l'on appela les numéros.

[6] Mirbeau (O.), *La vache tachetée*, Paris, Flammarion, 1921, pp. 191-199.

– Numéro 66 !

Numéro 66 !... Et moi, j'avais le 364.998 !

J'avisais un contrôleur, et, la tête découverte, l'échine arquée, la bouche humble, afin de bien affirmer mon respect de la casquette galonnée, je lui demandai :

– Monsieur le contrôleur, j'ai le numéro 364.998... Puis-je espérer prendre bientôt l'omnibus ?

A quoi le contrôleur répondit :

– Eh bien ! mon petit père, vous pouvez espérer le prendre à Pâques ou à la Trinité...

Et comme il avait l'air de se moquer de moi, je crus devoir pour l'amadouer et en manière d'excuses, ajouter :

– Ce n'est pas que je m'impatiente, monsieur le contrôleur... mais j'ai un rendez-vous très pressé !... Cela ne fait rien, j'attendrai, j'attendrai !...

J'attendais donc l'omnibus. La foule, à chaque seconde, grossissait, débordait maintenant sur le boulevard et dans la rue voisine. Déjà, des accidents nombreux, causés par l'encombrement des voitures et des gens assaillant les voitures, avaient été signalés. On avait relevé six personnes écrasées et je ne sais plus combien d'autres avec de simples fractures aux jambes, aux bras et au crâne. Une boutique de pharmacien, en face, ne désemplissait pas de blessés. Beaucoup, aussi, se plaignaient, courtoisement d'ailleurs, d'avoir été dévalisés, qui de leurs montres,qui de leurs porte-monnaie, qui de leurs mouchoirs. Et d'étranges rôdeurs chuchotaient dans l'oreille des femmes des paroles abominables. Enfin, la congestion pulmonaire, mise en belle humeur par cette bise humide et glacée, se promenait de visage en visage, comme une abeille de fleur en fleur. Et je plaignais, non pas la foule, qui attendait l'omnibus, mais cette excellente Compagnie d'omnibus, faute de voitures, de chevaux, de conducteurs et de cochers, faisait attendre la foule, bien tranquille dans son monopole et protégée contre les réclamations possibles, hélas ! mais rares, heureusement, par toutes les forces administratives de la République, et aussi, et surtout, disons-le à notre orgueil, par toutes les tolérances individuelles de ces bons, respectueux, soumis citoyens et citoyennes français que nous nous plaisons d'être – admirable bétail humain à qui jamais l'idée ne viendra de se rebeller contre quelque chose, contre quoi que ce soit.

Et, alors, il se passa un fait véritablement inconcevable, tellement inconcevable que j'hésite à le relater. L'omnibus arrivait, complet comme toujours. Tout à coup, un jeune homme, écartant la foule, escalada la plate-forme, malgré les cris du contrôleur, et grimpa lestement sur l'impériale.

– Complet ! complet ! hurlèrent le conducteur, le contrôleur, l'inspecteur et le cocher.

– Complet ! complet ! grognèrent les voyageurs tassés à l'impériale, sous leurs parapluies.

– Complet ! complet ! vociféra la foule, devenue tout à coup menaçante et qu'exaspérait un tel acte d'insubordination.

– Vous n'avez pas le droit d'être là !... Descendez !

– Qu'il descende !... qu'il descende !

– Faites-le descendre !... Tirez-le par les basques de son habit, par les oreilles...

Le conducteur avait, lui aussi, grimpé sur l'impériale, et il sommait le jeune homme de descendre. Mais celui-ci resta calme et il dit :

– Non, je ne descendrai pas… Qu'est-ce qu'il y a sur votre omnibus ?… Il y a écrit en grosses lettres routes : Montparnasse-Batignolles, n'est-ce pas ?

– Il ne s'agit pas de cela…

– Je vous demande pardon… Il ne s'agit que de cela… Votre omnibus mène aux Batignolles… J'y vais moi-même… Il passe… je le prends… Laissez-moi tranquille.

– Mais puisqu'il est complet, andouille !

– Cela ne me regarde pas… Vous avez un monopole… Par cela même, vous vous engagez, virtuellement à me conduire, à conduire tout le monde sur tous les points de votre parcours… Que vos omnibus soient complets ou non, ce n'est pas mon affaire, et je n'ai pas à la savoir… Arrangez-vous comme vous le voudrez… Ayez cent mille voitures, s'il le fautMais conduisez-moi là où vous et moi nous allons… C'est mon droit… Je le réclame… et je ne descendrai pas.

– Ah ! tu ne descendras pas !… menaça le conducteur… Eh bien ! tu vas voir ça… espèce de saligaud !

– Je réclame un droit que j'ai… Je ne vous insulte pas, je pense… Faites de même !

– Eh bien ! tu vas voir, pourri, saleté, anarchiste !

– Oui, oui, enlevez-le ! crièrent les voyageurs de l'impériale.

– Enlevez-le ! enlevez-le ! Jetez-le par-dessus la galerie ! ordonna la foule.

Et le conducteur aidé du contrôleur et de l'inspecteur, aidé des voyageurs de l'impériale, de l'intérieur et de la plate-forme, aidé de la foule qui avait pris d'assaut l'omnibus, aidé de douze gardiens de la paix survenus au bruit de la bagarre, se rua courageusement sur le jeune homme, qui, en un instant, étouffé, déchiré, aveuglé, mis en pièces et tout sanglant, fut jeté comme un paquet sur le trottoir.

Nous applaudîmes frénétiquement à cet acte de justice, à cette conquête du règlement sur les principes révolutionnaires, et, le calme s'étant rétabli, les voyageurs ayant repris chacun sa place, l'omnibus s'en alla, symbole de la paix sociale, affirmation triomphante de la hiérarchie… J'appris, depuis, que ce jeune homme, qui avait voulu, un moment, troubler la belle harmonie des administrations de notre République, n'était pas un Français !… Cela ne m'étonna pas, et j'aurais bien dû m'en douter…

J'attendais donc toujours l'omnibus.

Depuis longtemps, l'heure était passée de mon rendez-vous, et je n'avais plus qu'à rentrer chez moi ; d'autant que la pluie redoublait et me trempait jusqu'aux os. Mais je voulais attendre encore, par respect, par soumission, par protestation contre cet acte inouï de révolte qu'avait commis ce jeune étranger… Je vis des gens entrer dans des restaurants, puis en sortir… Je vis des gens entrer dans des théâtres puis en sortir… Je vis des magasins s'éteindre et se fermer des cafés… et je vis aussi les passants se faire plus rares… Enfin, le dernier omnibus arriva, toujours complet ! C'est alors, seulement, que je me décidai à rentrer chez moi.

Et pendant que je marchais, le long des rues silencieuses, heureux de cette réconfortante journée où s'était affirmée, avec tant d'éclat, la victoire du règlement administratif, je songeais à cette parole de M. Georges Auriol :

– Les Français ont pris la Bastille, c'est possible… Mais ils ne sont pas fichus de prendre l'omnibus Madeleine – Bastille…

Hum ! Hum ! Qu'a-t-il voulu dire par là ?

Annexe 57

« Vos tickets “S.V.P.” », *La lanterne*, 20 octobre 1922

Mais il paraît que trop de voyageurs d'autobus les dédaignent...

IL paraît qu'il y a un bon tiers des voyageurs de tramways et d'utobus qui ne paient pas leur place.

Je ne sais, à la vérité, comment ils s'y prennent et, autant qu'il m'en souvienne, je ne crois pas avoir jamais voyagé gratis dans la voiture commune.

Cependant les statistiques sont là et la T.C.R.P. donne des chiffres. Le manque à percevoir ne comblerait peut-être pas le déficit de cette administration, mais il forme cependant une somme appréciable.

Je me souviens du mot d'un humoriste à ce sujet. Deux “titis” se racontent leur mutuelles prouesses et l'un d'eux dit à l'autre :

– Comment t'as fait pour pas payer dans l'autobus ?

Et cette réponse, qui dénote toute une psychologie :

– Le receveur m'a regardé, comme si je n'avais pas payé ma place et moi je l'ai regardé comme si je l'avais payée.

Évidemment, mais il faut avoir un fier toupet.

J'ai remarqué des gens qui lisent pendant leur voyage dans l'autobus, leur journal avec une attention qui me paraît aujourd'hui suspecte ; j'en ai vu d'autres regarder obstinément par la glace ; ce sont peut-être ces gens-là qui ne paient pas.

L'administration de la compagnie a résolu de se défendre contre ces fraudeurs et, pour cela, elle fait placarder dans les voitures de belles affiches demandant aux voyageurs d'aider le receveur dans son travail.

Je ne crois pas que cette précaution donne grand résultat : elle est toute platonique ; ce ne sont pas les voyageurs gratis de l'autobus qui se laisseront émouvoir par des affiches ; quant aux autres, ils ne peuvent faire plus qu'ils font, puisqu'ils paient sans marchander leur ticket.

Il faudrait, pour obtenir un résultat, que les receveurs soient des psychologiques et découvrent dès l'abord, dans leur voiture, ceux qui ont l'intention de fruster la compagnie du prix d'un billet. C'est beaucoup demander à de simples employés assez mal payés. Si j'étais receveur – place que je n'ambitionne pas – je ferais comme les autres. Je réclamerais les tickets, mais je n'irai pas faire le policier, non plus qu'interroger mes clients. Les histoires, et cette inquisition ne manquerait pas d'en soulever, ne rapportent jamais rien aux petites gens.

R. D.

Annexe 58

Plainte du député républicain conservateur de l'Aveyron Gaston Roques à François Albert, ministre radical de l'instruction publique et des beaux arts, du 14 avril 1925 [7]

Paris, le 14 Avril 1925

Monsieur le Ministre et Cher Collègue,

A une date très prochaine, la Ville de Paris va faire passer Rue Boissière une ligne d'autobus.

Cette rue est pavée et le sol transmet les trépidations des véhicules lourds avec une intensité qu'il ne sera pas possible de conserver les belles collections contenues dans le Musée Guimet.

Cet inconvénient a été ressenti à tel point que, sur la plainte du Conservateur de ce musée, on a interdit le passage des balayeuses automobiles, cependant beaucoup plus légères et plus lentes que les autobus.

Une simple vérification vous démontrera que mes craintes ne sont pas vaines, je vous serai très reconnaissant de vouloir bien la faire opérer d'urgence, et de faire ensuite le nécessaire pour que la Ville de Paris modifie le trajet de cette ligne d'autobus.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre et cher Collègue, l'assurance de ma haute considération et de mon dévouement.

G. ROQUES

[7] AP, Pérotin/10 331/56/1/258. Cette plainte fut transférée au préfet de la Seine. La ligne ne passa finalement pas devant le musée, sans que nous ayons pu établir un lien entre cette plainte et le choix définitif de l'itinéraire.

Annexe 59

Affiche du Syndicat général unitaire du personnel de la STCRP appelant à la grève le 16 juin 1925 [8]

Application des Règlements

CAMARADES,

[...] CAMARADES RECEVEURS, la presse bourgeoise raconte chaque jour que vous êtes les responsables d'accidents survenus par votre précipitation : d'après la presse pourrie, vous tirez le cordon trop vite ; à ces allégations vous allez répondre par l'application des règlements, c'est-à-dire QUE VOUS ATTENDREZ QUE TOUT LE MONDE SOIT DANS LA VOITURE POUR DONNER LE SIGNAL DU DEPART ; avant de donner ce signal vous aurez soin de mettre votre chaîne ; pour faire les aiguilles [des appareils de voie des tramways], ne courez pas, vous n'êtes pas payés pour cela, au contraire, prenez votre temps ; donnez vous-mêmes le signal du départ au cordon, ne laissez pas les voyageurs faire votre service. LE SYNDICAT VOUS DONNE LA CONSIGNE D'ALLER DOUCEMENT, suivez ces conseils.

CAMARADES MACHINISTES, d'après les journaux bourgeois, vous êtes tous des écraseurs, vous allez trop vite, on devrait réduire la vitesse de vos voitures, VOUS ETES DES ASSASSINS, etc..., eh bien ! donnez satisfaction aux bourgeois, allez moins vite ; si vous ne pouvez pas faire dix courses dans votre journée, N'EN FAITES QUE CINQ ; appliquez les règlements : pas de grande vitesse, freinez aux croisements, arrêtez-vous aux pointes d'aiguilles, ralentissez dans les descentes, dans les encombrements n'essayez pas de passer, attendez tranquillement que votre route soit libre, pour reprendre votre marche, à l'approche des arrêts facultatifs ralentissez ; EN UN MOT PAS D'EXCÈS DE VITESSE, DOUCEMENT, TRES DOUCEMENT, voilà la consigne ; consultez votre règlement et appliquez-le rigoureusement, NOS CAMARADES DES TRANSPORTS DE TOKIO ONT ROULÉ A LA VITESSE D'UN BŒUF AU PAS, vous pouvez marcher de même tout en étant d'accord avec le règlement.

Toutes les autres catégories du personnel devront s'arranger de façon que le minimum de production soit atteint ; comme pour le roulant, la consigne est d'aller le plus doucement possible.

M. Mariage veut sa bataille ; il ne l'aura pas, mais il aura la nôtre, celle que nous choisissons et que nous déclencherons quand il nous plaira ; si cela ne suffit pas nous aurons d'autres moyens, nous les mettrons en pratique s'il le faut. [...]

Camarades des T.C.R.P., appliquez tous les règlements à partir du Mardi 16 juin 1925, à 11 heures du matin.

LE BUREAU SYNDICAL UNITAIRE

[8] AP, Pérotin/10 331/56/1/250.

Annexe 60

« Une avocate parisienne gifle un receveur de tramway », *Le petit Parisien*, 10 août 1926

Le receveur encaisse mais réplique par un coup de planche

AUX coups de cordon nerveux et précipités du receveur Riabbant, habitant 147, rue du Château, de service sur la ligne "Saint-Cloud-Saint-Sulpice", un tramway stoppait, hier, vers 3 heures, boulevard Montparnasse. Le receveur appela un agent.

– Une voyageuse ne veut point acquitter sa place, dit-il. C'est madame.

– Pardon, je suis demoiselle, retorqua l'"accusée". Je veux bien payer mais si j'ai refusé jusqu'ici, c'est parce que je tenais à faire constater l'état et l'attitude du receveur qui s'est montré grossier à mon égard et qui, en outre, ne donne pas le temps aux voyageurs de descendre de sa voiture ou d'y monter.

Le gardien de la paix, bon enfant, apaisa le courroux de la voyageuse et le receveur ayant touché son dû le tramway repartit à la satisfaction des voyageurs pressés.

Mais à peine la voiture avait-elle démarré que le receveur et la voyageuse furent à nouveau aux prises, commentant, chacun à son avantage, le récent incident.

– Je me plaindrai à la compagnie s'écria la voyageuse à bout d'arguments. Je suis avocate à la cour d'appel...

– Bah ! s'exclama dédaigneusement le receveur, on sait ce que c'est que la cour d'appel !...

Vlan ! A peine avait-il prononcé ces quelques mots que le receveur reçut sur la joue droite une gifle appliquée de main de... maître.

Mais la réplique ne se fit pas attendre. Brandissant sa planche à billets, le giflé en asséna un violent coup sur la tête de son adversaire qui s'écroula inanimée.

Cette fois les voyageurs, émus, firent stopper le tramway. Un agent, requis, transporta l'évanouie dans une pharmacie, où elle reprit ses sens, puis à l'hôpital de la Charité, où elle fut pansée. Bien que le chapeau l'eût amorti, le coup porté par le receveur avait provoqué un éclatement du cuir chevelu.

Par procès-verbal les explications du receveur M. Riabbant et celles de la blessée, Mlle A. Delarue, avocate, demeurant 3, rue Lecourbe, furent minutieusement consignées.

– Je me suis inscrite récemment au cercle d'escrime du Palais conclut plaisamment l'avocate, mais je n'espérais pas avoir si tôt un premier duel, et surtout de ce genre...

La justice appréciera...

Annexe 61

« Un voyage dans le “30” avec le contrôleur secret », *L'intransigeant*, 12 août 1926

J'AI voulu voir à l'œuvre les nouveaux contrôleurs secrets de la T.C.R.P. et j'ai pris rendez-vous avec M. Susini, leur inspecteur subdivisionnaire.

J'arrive à l'Etoile, au sommet de l'avenue de Friedland.

– Voici deux de mes contrôleurs, ma dit M. Susini, vous pouvez vous entretenir avec eux ; puis, si vous le voulez bien, nous prendrons le “30”, qui va à la place Clichy...

Les deux contrôleurs n'ont rien qui frappe dans leur aspect. L'un d'eux paraît avoir trente ans, il est mince et porte des lorgnons. L'autre, plus âgé, est aussi plus fort et son visage coloré témoigne sa bonne santé.

– Nous avons pris, disent-ils, quatre délinquants, hier, et la “pêche” d'une semaine a atteint 28 personnes. Tous les jours nous changeons de ligne.

– Vous ne rencontrez pas de difficultés dans vos arrestations ?

– Non, jusqu'à présent tout à été cale.

M. Susini me signale que les contrôleurs secrets sont soigneusement choisis pour leur calme et qu'ils opèrent avec beaucoup de discrétion.

“Le 30 va partir, ajoute-t-il, prenons-le.”

Nous montons, suivis des deux contrôleurs qui ne nous connaissent plus. Six voyageurs assis payent leurs billets à la receveuse pendant la descente de l'avenue de Wagram. Nous quatre, qui sommes debout, prenons respectivement nos tickets.

Nous voici à la place des Ternes et une vingtaine de voyageurs montent dans le tramway. Cinq ou six restent debout, les autres s'assoient, tandis que, totalement indifférent, les deux contrôleurs ont pris place de chaque côté de l'entrée.

Je parle avec M. Susini de l'influence des coups de canon sur la formation des nuages.

Nous prenons le boulevard de Courcelles et arrivons au coin du boulevard Malesherbes.

M. Susini me pousse doucement du coude et je vois le plus âgé des deux contrôlelurs qui se place devant la sortie : derrière lui, un jeune homme, environ vingt-cinq ans, d'aspect aisé, un paquet à la main, se prépare à descendre.

Le tramway s'arrête, et le contrôleur demande innocemment : “Vous descendez ?”

– Oui, monsieur.

Le contrôleur reprend, à voix basse :

– Votre billet ? Et il entr'ouvre son veston pour découvrir sa plaque.

– .....

Le couple descend et nous les suivons. C'est à peine si deux ou trois voyageurs ont remarqué l'incident.

– Pourquoi n'avez-vous pas pris de billet ?

– La T.C.R.P. est assez riche !

– Je vous dresse contravention !

– Ça m'est égal.

Après avoir exhibé sa carte d'électeur, le jeune homme descend le boulevard Malesherbes.

Je demande au contrôleur :

– Quelles réponses recevez-vous le plus fréquemment lorsque vous “chipez” quelqu'un ?

– des réponses dans le genre de celles que vous venez d'entendre. Ou bien l'on veut m'apitoyer : “la vie est chère... ma femme est malade...”

Je n'avais rien pu distinguer avant le coup de filet et je félicitai le contrôleur.

– Nous connaissons les “trucs”, me répondit-il. Nous observons d'abord les gens qui, avant de monter, dévisagent le receveur, regardent la disposition des voyageurs. Puis nous voyons ceux qui mettent un vieux ticket dans leur bague, qui lisent leur journal en lançant des regards dérobés vers le receveur, qui passent derrière celui-ci pour aller de l'avant à l'arrière de la voiture, etc...”

Il faut nous séparer ; debout depuis six

heures du matin, les contrôleurs, il est midi passé, ont faim. Deux heures plus tard, ils reprendront leurs voyages...

Les intérêts de la T.C.R.P. sont bien défendus.

P. L.

Annexe 62

« Tandis que Paris sommeille douze lignes d'autobus sillonnent toute la nuit les rues de la capitale », *L'Auto*, 15 février 1927

DEPUIS sept ou huit semaines, le service des autobus de nuit parisiens a été considérablement amplifié. Au lieu des cinq lignes qui, jusqu'à présent, permettaient seules aux citadins attardés de regagner leur home, douze lignes permanentes assurent maintenant, chaque nuit, un trafic régulier et particulièrement commode.

Et cependant, sur les trois millions d'habitants que compte la capitale – sans parler des "banlieusards" immédiats, que la question est également de nature à intéresser – combien en est-il qui connaissent ces services et qui en usent ? Quelques milliers tout au plus...

Il nous a donc semblé amusant – et instructif pour tout le monde – de faire une petite enquête sur la façon dont fonctionnent ces autobus de nuit, sur leur clientèle accoutumée et les incidents qui peuvent de ci, de là, émailleur leur ronde monotone.

Et il y a encore des milliers de Parisiens qui les ignorent...

Deux heures trente du matin, place du Châtelet...

Depuis dix minutes, les uns après les autres, les douze autobus, venus chacun d'une extrémité différente de Paris, sont arrivés, chargés de voyageurs et se sont rangés méthodiquement à la place qui leur est assignée. Il y en a ainsi trois devant le théâtre du Châtelet, deux devant le pont au Change, quatre devant le théâtre Sarah-Bernhardt et trois devant la Chambre des Notaires. Chauffeurs et conducteurs profitent des trois ou quatre minutes de battant dont ils jouissent avant de regagner leur voiture, pour se réchauffer au brasero du bureau de la S.T.C.R.P. et "papoter" quelque peu...

Mais voici que, là-bas, de l'autre côté de l'eau, la demie sonne à l'horloge historique de la Tour Pointue, tintant clair et métallique dans le silence nocturne... Et tout aussitôt, un coup de sifflet retentit ; les moteurs vrombissent, et, comme au signal d'un starter, les douze mastodontes s'ébranlent en même temps et commencent à tourner...

Oui, à tourner, tout autour de la place, qui semble, pendant quelques instants, transformée en un vaste « autobus-drome » ... L'effet est pittoresque au possible. puis, chacun d'eux s'échappe par la tangente, qui par le boulevard Sébastopol, qui par la rue Saint-Denis„ qui par le pont... Et pour une heure entière, le calme retombe, lourd et muet, sur l'emplacement de l'antique forteresse.

L'interview d'un vieux conducteur

J'ai sauté sur le marchepied du N.12 qui file à 40 à l'heure vers la porte de Saint-Cloud et je me mets en devoir d'interviewer le conducteur.

– Eh bien, mon brave, il y a longtemps que vous faites ce service ?...

– Depuis l'origine de la ligne, c'est-à-dire depuis cinq ou six ans au moins. Au début, il y avait une dizaine de lignes ; mais on avait rapidement supprimé celles qui ne "rendaient" pas, et cinq seulement avaient été maintenues en exploitation.

Un peu avant Noël, on vient de remanier tout le service, et maintenant nous sommes douze. Les autobus portent les numéros ou lettres des lignes analogues de jour, précédés de la lettre N (nuit) : il y a ainsi le N.C qui va la porte Maillot, le N.F. à la porte Champerret, l N.R à la porte Clichy, le N.J à la porte Clignancourt, le N.N à la porte des Lilas, le N.O à la porte de Bagnolet, le N.3 à la porte de Vincennes, le N.85 à la porte d'Italie, le N.8 à la porte d'Orléans, le N.AG à la porte de Versailles, le NY à la porte de Sèvres et le N.12 à la porte de Saint-Cloud. Il y en a même un treizième, le N.BG, qui part de l'Opéra pour Bagnolet, mais il ne fonctionne qu'à 1 h. 40.

Tous les autres ont pour terminus le Châtelet. Nous faisons cinq « tours » ; le premier départ des protes a lieu à 1 heure, les suivants à 2, 3, 4 et 5 heures. Du Châtelet nous partons à toutes les demies...

Et, vous savez, pour abattre notre parcours en 25 minutes, avec, parfois 25 ou 30 arrêts (car nous nous arrêtons à toute demande de voyageurs), il ne faut pas s'amuser en route !...

– Votre tarif, 2 fr. 50 quel que soit le parcours, n'est-il pas un peu élevé ?

– Mais non, monsieur. Songez qu'en taxi vous en auriez pour 20 francs. Il y a environ sept mois que nous percevons 2 fr. 50 et personne ne se plaint ; mais j'ai connu l'autobus de nuit à 2 fr., à 1 fr. 50 et même à 1 franc.

La clientèle est bon enfant...

– Parlez-moi de vos clients... Faites vous bon ménage avec eux ?

– Excellent. J'ai d'ailleurs un bon noyau d'habitués que je retrouve chaque soir à la même heure, qui me connaissent, me parlent, me serrent la main. Quand je vais du Châtelet aux portes, j'emmène les gens qui vont se coucher ; quand je viens des portes au Châtelet, je véhicule les gens qui viennent de se lever... A l'aller, ce sont des journalistes, des typographes, des clicheurs, des artistes, des contrôleurs de théâtres, des danseurs de boîtes de nuit, des musiciens de jazz, des garçons de café... Au retour, ce sont des commerçants qui vont s'approvisionner aux Halles, bouchers, fruitiers, fleuristes, des travailleurs qui commencent leur service de grand matin...

– Jamais de difficultés avec des fêtards plus ou moins en goguette ?...

– Rarement. Parfois, évidemment, j'ai affaire à quelques ivrognes ; mais ils ne sont pas méchants. L'autre jour, il y en a un qui a mis vingt minutes à me payer presque tout le trajet ; il m'a donné mes 50 sous, sou par sou ; il en sortait de toutes les poches et s'endormait entre chaque versement !... Finalement, alors qu'il m'avait déjà donné 48 sous, il exhiba une pièce de 2 francs. Et il se fâchait parce que je lui rendais sa mitraille !... Il y en a aussi qui me racontent leurs malheurs. J'en ai eu un, hier, qui voulait à toute force me sauter au cou... Parfois, il y en a qui... rendent leur trop-plein dans ma voiture. Mais j'ai toujours du sable pour nettoyer cela. Et puis, c'est rare...

– Et les affaires sont prospères ?

– Surtout le samedi et le dimanche. J'ai accepté, à certains voyages, jusqu'à 60 clients dans ma voiture de 37 places ! La caisse touchait les roues, les ressorts n'en pouvaient plus ! Mais, que voulez-vous, on n'a pas le cœur de forcer les gens à attendre une heure entière...

L'autobus de nuit est familial...

Un "habitué" se mêle à notre conversation.

– Voyez-vous, monsieur, me dit-il, nous sommes un peu tous des amis, dans l'autobus de nuit... A se rencontrer chaque soir, à la même heure, on a vite fait de faire connaissance. L'autobus de nuit est familial ; des flirts, même s'y ébauchent. Et tout s'y passe amicalement. Tenez, avant celui-ci, nous avions un vieux chauffeur – un "as", entre parenthèses, qui abattait son parcours en 20 minutes – eh bien, je l'ai vu placidement arrêter sa voiture place de la Concorde, le long du bassin ; sortir un seau de toile de son coffre, le remplir à la bouche des naïades et faire son plein à la barbe des clients éberlués... Et quand nous nous endormons en route, le conducteur, qui sait où nous allons chacun, vient nous réveiller lorsque nous sommes arrivés à destination...

A ce moment, nous débouchions sur la place d'Auteuil.

Et précisément, je vis le conducteur donner le signal d'arrêt, foncer dans l'intérieur de son véhicule, et, doucement, secouer un vieux prêtre qui somnolait dans les premières...

– Monsieur le curé, vous êtes arrivé !...

Serrant la main de l'employé, le vieux prêtre, encore tout engourdi de sommeil, une lourde serviette sous le bras, descendit

en brinqueballant.

– Bonsoir, mon brave !

Et dans la nuit, bruyant et bonasse, l'autobus continua sa route...

Pierre Benoist

Annexe 63

« Une journée avec une receveuse de tramway de banlieue », *Le quotidien*, 18 février 1927

— SI vous voulez venir avec moi, il faudra vous lever de bonne heure, m'a dit la receveuse du 84.

"Demain, je prends mon service à 5 h. 17 et il faut aller chercher la voiture au dépôt d'Ivry."

C'est pourquoi je suis venue ce matin, avant cinq heures, prendre Mme L. dans son étroit logis du quartier Saint-Médard.

Nous sommes favorisées : il ne pleut pas aujourd'hui. Rien qu'un brouillard jaune qui pénètre notre corps mal réveillés, et alourdit la marche.

Dans la grande balle du dépôt, les voitures alignées sommeillent. Au travers de la brume des silhouettes frileuses surgissent : des machinistes engoncés dans leur cache-nez de laine, des femmes dont le sarrau de toile s'arrondit sur d'épais jupons. On dirait l'activité d'un port, au matin.

En route

Je gagne un coin de plateforme où soufflent tous les vents de la banlieue.

Nous n'avons pas atteint la porte de Paris que déjà j'ai les pieds morts de froid.

Ma compagne cependant va et vient dans la voiture qui se peuple de travailleurs partis pour le labeur quotidien.

J'admirais les serveuses de restaurant. Que dire ici ? Il s'agit de surveiller – sans qu'il y paraisse trop car la politesse est de règle – tous ceux qui montent ou descendent et de découvrir non pas seulement les fraudeurs mais les étourdis. La receveuse est responsable. Et à tout moment peut surgir le contrôleur galonné et grave, ou, plus redoutable, celui qui monte en civil et paie sa place.

Aux Gobelins, bataille. Il faut à la fois d'une poigne vigoureuse et d'une voix virile défendre la plateforme contre l'assaut des gros pressés, appeler les numéros, renseigner la dame "qui ne connaît pas le parcours" et rendre la monnaie au monsieur qui s'aperçoit qu'il doit descendre.

Au Châtelet, j'ai déjà les jambes cassées de sentir cette plateforme qui tressaute et de résister à la pression des voisins.

Sept heures debout

Et la journée commence : il reste à tenir debout, plus de sept heures encore.

Arrêt de quelques instants au terminus des Halles, puis nous repartons en sens inverse : la Cité, les Gobelins, Ivry, les Gobelins, la Cité, les Halles.

Au sixième trajet, je ne puis plus rien regarder : ni les quais majestueux, ni les rues pittoresques de la Butte-aux-Cailles. Je voudrais descendre, changer de parcours, reprendre la liberté de mes pas.

La receveuse, habituée et indifférente, jette les noms des stations avec la patience d'une machine. 2.156 heures de service par an à raison d'un trajet et demi par heure... Combien de fois cette année Mme L. verra-t-elle passer le Luxembourg et la Cité ?

Tandis que j'imagine cette épuisante monotonie, voici venir 10 heures, le moment de la coupure, une liberté de quelques heures.

J'oubliais. Mme L. a un mari et deux enfants.

Avant de déjeuner, il faut faire les provisions et préparer le repas. Après déjeuner, il faut mettre de l'ordre. Quand les enfants rentreront, Mme L. roulera de nouveau entre les Halles et Ivry.

A 3 heures, en effet, nous avons repris notre chemin. Ce n'est qu'à 6 heures passées que la voiture regagne enfin le dépôt. Il reste encore à attendre le pointage des tickets et à verser la recette.

"Savez-vous, m'explique Mme L., que cette petite besogne supplémentaire ne représente pas moins de quinze jours de travail s'ajoutant par an à notre service régulier...

Le travail est pour aujourd'hui terminé.

Une voiture qui descend à Paris nous ramène – en voyageuses contentes de s'asseoir, je vous l'assure – juste à temps pour préparer le dîner, coucher les enfants, faire la vaisselle, puis veiller aux mille choses qui restent à faire dans la maison.

Heureuse semaine encore où la journée commence de bonne heure mais finit tôt.

Desiderata modestes

J'ai interrogé d'autres receveuses : "Le plus pénible est de faire le balai, m'ont expliqué toutes ces travailleuses à l'air crâne sous le calot bleu. On remplace la voiture à 1 h. 1/2 du matin, il n'y en a plus d'autres pour rentrer, il faut revenir à pied."

Elles demandent à ne pas gagner au bout de dix ans ce que gagne un homme au bout de sa première année de service.

Elles demandent aussi qu'on n'étende point l'amplitude de la journée de travail, car les heures de coupure ne permettent pas le repos et ne compensent point la fatigue de commencer plus tôt, pour finir plus tard.

Elles se plaignent ni de la peine ni du froid – ni des voyageurs.

Si, par contre, la dame "qui n'a rien à faire" vient à se plaindre devant vous du manque de patience d'une receveuse, engagez-la donc à faire l'expérience d'une seule journée de ce labeur féminin.

HENRIETTE BRUNOT

Annexe 64

« Salade parisienne », *La rumeur*, 23 mai 1928

UN tramway, deux tramways, trois, quatre, cinq, six, quinze tramways. Ils allongent leur file jaune tout le long d'une avenue, barrant les rues, embouteillant une place, arrêtant toute la circulation. Quand un tramway est en panne, tous les tramways sont en panne. Immobilisés sur leur voie unique, mastodontes sans pattes, ils restent à pendant des heures avec un air stupide, insouciants des impatiences et des fureurs qu'ils déchaînent. Au reste, j ne sais si vous l'avez remarqué, ce sont des monstres ridicules qui ne s'arrêtent qu'à l'endroit précis où ils sont sûrs d'encombrer, qui s'en vont incertains et cahotants sur le chemin qu'on leur a tracé et ratent régulièrement les aiguillages. Ils sont lentes et lourds, encore que, parfois, ils pètent du feu pour se donner de l'importance.

Les autobus alertes les doublent avec mépris et les taxis enragés d'avoir dû les suivre faute de place pendant des kilomètres, éraflent contre eux en passant la peinture de leurs carrosseries. Ils semblent, dans la vie contemporaine, aussi ridicules et démodés que les fiacres de notre jeunesse et l'on se demande comment, en 1928, dans une ville où le problème de la circulation se pose d'une façon sans cesse plus angoissante, ces encombrants et malencontreux véhicules préhistoriques peuvent avoir encore droit de cité.

Jean-José FRAPPA

Annexe 65

« Ceux qui filoutent la S.T.C.R.P. », *Police magazine*, 21 juin 1931

LES dirigeants de la S.T.C.R.P. pensaient que le fait de vendre des tickets pour acquitter le prix des places dans les autobus et les tramways faciliterait non seulement le service, mais diminuerait encore les chances (ou les malchances plutôt) de filouteries pour la compagnie.

Le receveur qui n'avait plus à rendre la monnaie pouvait faire beaucoup plus vite le tour de l'honorable société. D'autre part, les voyageurs qui vivaient dans l'espoir de "passer au travers", l'employé n'ayant pas le temps de leur demander à temps le prix de leurs places, ne devaient plus avoir cette bonne... mauvaise excuse pour voyager aux frais de la princesse.

En bien, à ce point de vue, les pertes de la S.T.C.R.P. sont toujours aussi fortes. Le contrôle étant moins important qu'autrefois (combien faites-vous de voyages maintenant sans qu'on écorne vos tickets ?), les filous des transports en commun s'en donnent à cœur joie.

Le plus souvent, ce n'est pas par économie qu'on vole la compagnie – car c'est un vol, il n'en faut point douter, que de ne point payer sa place, – c'est par esprit de contradiction tout simplement. Et cela est très parisien.

Oui, le voyageur qui cherche à ne pas faire annuler ses tickets est le même que celui qui pénètre dans le métro par la porte réservée à la sortie ou en sort par celle affectée à l'entrée.

On ne verse pas le prix de sa place pour ne pas faire comme tout le monde et aussi pour se montrer très malin.

Car le Parisien veut être un malin.

Il l'est déjà généralement, quoi qu'il fasse, mais il veut que ça se remarque... même s'il est seul à le remarquer.

J'ai entendu un bon ami qui, dans sa profession, ne ferait pas tort d'un sou au prochain se vanter, en rentrant chez lui pour déjeuner, d'être venu de la Bourse à la gare du Nord sans bourse délier.

– Vous comprenez, disait-il, le receveur n'est pas passé, J'aurais été *bien bête* de l'appeler pour lui faire glisser mes tickets dans son moulin à café. Ils sont bons pour une autre fois, et c'est autant d'économisé.

Bien bête ? Non, honnête plutôt.

Car ce n'est pas l'économie réalisée qui entre en ligne de compte ici. Dans l'autobus, en première, cela ne coûte que dix-huit sous pour venir de la Bourse à la gare du Nord.

Une armée d'inspecteurs.

Les oublis involontaires devinrent ces temps derniers si nombreux que la Société des transports en commun décida de mobiliser une nombreuse armée d'inspecteurs en civil.

Mais, à part quelques contraventions salées, cela n'arrête rien.

Les voyageurs qui savent qu'un inspecteur en civil (ou une inspectrice) peut surgir sera plus flatté encore s'il réussit son coup.

Il regardera à droite, à gauche, la tête de chaque voyageur. Celui-ci est-il un inspecteur ? Non, il porte un volumineux paquet. Cette femme est-elle une contrôleuse assermentée ? Point, elle a un enfant avec elle.

Les voyageurs, qui seraient si heureux de ne pas payer leur place, jouent au Sherlock Holmes. De déduction en déduction, ils auront classé tous les autres occupants de la voiture. Alors, la voie étant libre, aucun suspect ne se trouvant dans le champ, on oubliera de... régler la consommation.

Un contrôleur d'une ligne d'autobus traversant Paris du nord au sud me contait les nombreuses observations qu'il avait pu faire à ce sujet.

– Vous n'imaginez pas la diversité des moyens employés pour rouler la compagnie, me disait-il.

Le monsieur agité.

Il y a le voyageur qui prend une allure affairée dès que sa station approche

Il sait très bien où il est, mais il s'agite,

comme un homme qui se demande "si c'est là ou plus loin" qu'il doit descendre.

Oui, c'est ici... Non, c'est à l'autre arrêt. Il ne sait plus, le malheureux. Supposons que le receveur lui demande à ce moment :

– Vous avez présenté vos tickets ?

Il le regarde hébété. "Quoi ?... Mes tickets ? Quels tickets ?... Ah ! les tickets... Je ne vous les ai donc pas présentés ?... Excusez-moi... Les voici."

Quel reproche peut-on faire à cet homme ? Il avait l'esprit troublé par son point de chute, il ne pouvait encore penser à faire annuler ses tickets.

Le coup du pourboire.

Voici maintenant la grosse dame flanquée de gosses et de paquets. Quoi qu'il arrive, elle parviendra à escamoter un enfant et à ne payer que pour les autres.

Mais si la chance lui sourit elle ne présentera pas un seul ticket.

Quand le receveur s'approchera, elle lui demandera brusquement un renseignement :

– Pour aller rue Soufflot ?

– Il faut descendre à la place Médicis.

– Ah ! bien, vous me direz quand nous serons arrivés à la place Médicis.

Et la brave dame – quelle est donc brave ! – glissera une pièce de vingt-cinq centimes dans la dextre du receveur.

Et naturellement, ce dernier peu habitué à cette générosité oubliera de demander à la grosse dame les quinze ou vingts tickets représentant le prix des places de sa nombreuse progéniture.

Celui que gêne le soleil.

Il y a aussi le vieux monsieur qui change continuellement de place parce que le soleil le gêne.

Or, coïncidence curieuse, chaque fois qu'il change de place il s'éloigne du receveur, pour se trouver au milieu des voyageurs ayant déjà acquitté le prix de leurs places.

Le carnet perdu.

Il y a la jeune femme qui cherche, avec une obstination touchante, son carnet de tickets. Après être passé par ici, il a passé par là, comme le pochettes du sac à main.

– Vos tickets, madame ? insiste le receveur.

– Attendez, monsieur. Mon carnet est peut-être tombé dans mon parapluie que je tenais ouvert tout à l'heure.

Le receveur se lasse finalement d'attendre. Et puis voici un arrêt important. Il faut qu'il fasse l'appel des numéros. Et la petite dame, qui n'a toujours pas retrouvé son carnet de tickets, lui glisse entre les mains tandis qu'il explique que le 217 ne peut vraiment pas monter avec le 183 ou que "ce monsieur mutilé de guerre a une carte de priorité."

Entre le pouce et l'index.

Je connais un jeune homme – un fils de bourgeois enrichis dans le commerce des vins – qui voyage une fois sur deux sans payer.

Mais que lui dire ? A la moindre observation, il présente ses tickets qu'il tient toujours entre le pouce et l'index.

– Vous comprenez, explique-t-il quand un contrôleur fronce les sourcils, deux fois j'ai tendu mes tickets au receveur et chaque fois il a été appelé sur la plate-forme pour faire monter des voyageurs à un arrêt où il y avait affluence. Finalement, je n'ai plus pensé que mes tickets n'étaient point annulés.

Les contrôleurs en civil se tiennent généralement sur la plate-forme des autobus et ils ne demandent des explications qu'aux voyageurs descendant de voiture.

En boule.

Certains voyageurs qui n'aiment pas payer le prix de leurs places connaissent ce coup-là. Pour y parer, ils ont toujours dans le creux de leur main des tickets roulés en boule. Aussi dès qu'un autre voyageur – contrôleur présumé – tend la main vers eux ou ouvre la bouche en les regardant, ils jettent ostensiblement la petite boule de papier dans la rue. Allez donc rechercher ladite boule dans la boue de la chaussée.

Certes, ils sont dans leur tort, en agissant ainsi, mais pour se tirer d'affaire ils

n'ont qu'à payer le prix de leur place. Pour cette fois, le coup aura été tout simplement manqué.

Des centaines de francs chaque jour.

Petits vols sans importance, dira-t-on. Les vols, si minimes soient-ils, ne sont jamais sans importance. Le contrôleur que j'interviewai l'autre jour m'assura que ces "malins", pour ne pas dire plus, faisaient tort chaque jour à la compagnie de plusieurs centaines de francs. Au bout de l'année, la somme doit être rondelette.

Qu'on me permette maintenant de terminer cette rapide enquête par le récit d'une anecdote ne datant pas d'hier, mais qui corrigea de leur vice en son temps bon nombre de filous de la compagnie des Omnibus.

Le bon moyen d'Alphonse Allais.

Le fameux mystificateur humoriste Alphonse Allais, quand il prenait un omnibus, s'installait de préférence à la première place assise près du receveur. Il observait alors pendant tout le parcours les autres voyageurs, et quand il en surprenait un à éviter le versement de ses six sous, il engageait à haute voix la conversation avec le receveur :

– Dites-moi, mon ami, vous ne devez pas gagner lourd ?

– Hélas ! non, monsieur

– Et vous avez femme et enfants ?

– Oui, monsieur

– Et naturellement, quand un voyageur réussit à ne pas vous payer, comme sa place est sonnée, c'est vous qui en êtes de votre poche.

– Forcément, monsieur.

– Eh bien, tenez, voici six sous. Il y a dans cette voiture une personne qui ne vous a pas payé.

Généralement "la personne qui n'avait pas payé" rougissait et dissimulait sa honte dans un gros rire :

– Mais c'est moi, suis-je étourdi !

D'autres descendaient précipitamment de voiture et ne recommençaient plus... ou en tout cas pas tout de suite.

Certes, le coup d'Alphonse Allais pourrait encore se faire aujourd'hui, mais il n'influencerait probablement plus personne, même pas le receveur qui prierait l'imitateur du célèbre humoriste de se mêler de ses affaires et de le laisser se faire rouler en paix.

Le : "Et si je veux être battue ?" de la femme de Sganarelle n'a jamais été aussi si en usage en France que depuis la guerre.

JEAN KOLB

Annexe 66

« *La dame de l'autobus* [9] »

A ce moment, [Wazemmes] vit approcher un autobus de la ligne J, qui se dirigeait vers Montmartre, et il décida de le prendre. Le point d'arrêt était à deux pas.

D'ailleurs, les autobus, qui dataient de peu, et qui étaient rares, avaient encore du prestige. Wazemmes les recherchait. Il leur devait à peu près toute son expérience pratique de l'automobile. La lecture d'un manuel devient beaucoup plus vivante, lorsqu'on est familier avec le bruit des changements de vitesse, avec la terrible trépidation d'un moteur qui travaille en première, avec les secousses des coups de freins, avec l'odeur des gaz brûlés.

En raison des circonstances, Wazemmes dédaigna l'impériale. Ce qui l'amenait à sacrifier sa cigarette. Mais il savait qu'il trouverait à l'intérieur un public plus choisi, et en majorité féminin : donc mieux assorti à son propre désir de paraître, et à la couleur de ses pensée ; bien qu'à l'heure d'affluence où l'on était, il arrivât à de modestes travailleurs de se mêler aux gens de première classe, faute de place en haut.

L'autobus J ne connaissait pas encore le système des sections qu'on essayait depuis trois ans sur les lignes hippomobiles. Le trajet coûtait six sous en première classe. Wazemmes prépara une pièce de cinquante centimes, et se demanda s'il ne conviendrait pas de se faire remarquer en donnant un pourboire de deux sous au conducteur. C'est une pratique qu'il avait vu quelquefois observer à des gens d'âge, en particulier à de vieilles dames qui comptaient sur l'employé pour leur indiquer l'arrêt et les aider à descendre. Venant d'un jeune homme alerte, ce geste serait-il compris, même d'un public de première classe ? Wazemmes ne voulait pas être ridicule. Comme les plus audacieux, il avait ses zones de timidité. Elles s'étendaient en général à toutes les actions dont il supposait qu'elles étaient régies par un code ignoré de lui. Mais lorsqu'il croyait, à tort ou à raison, connaître "les règles", il ne doutait pas un instant de son savoir-faire, et il étonnait les gens par son aplomb.

Il trouva un biais. Quand l'employé passa devant lui, il lui demanda, à voix haute, l'heure du dernier départ de Montmartre. La question lui donnait, en outre, une certaine auréole de noctambule. Un peu après, quand il paya, il put remettre avec ostentation les dix centimes de pourboire.

L'incident liquidé, il s'occupa de la marche de la voiture. Il avait eu la main heureuse. Cet autobus allait rondement. Le moteur faisait son bruit serré de mitraille, sans pétarades anormales. Les démarrages s'accompagnaient d'un rugissement de bon aloi, et au bout d'une dizaine de secondes on entendait un bruit d'écrasement, celui que ferait une locomotive en broyant une rangée de barriques ; c'était le passage de première en deuxième vitesse que le chauffeur venait de réussir d'un seul coup.

"Bien, bien, pensait Wazemmes, mais je l'attends à la montée."

Passé la rue Montholon, en effet, la pente de la rue Rochechouart se relevait rapidement. Les deux raidillons les plus traîtres se trouvaient de part et d'autre du carrefour Condorcet. Et chaque raidillon était précédé d'une halte, qui coupait l'élan de la voiture. Aurait-on la chance, cette fois-ci, de n'avoir aucun voyageur à laisser ou à prendre ; et le

[9] Romains (J.), *Le 6 octobre*, Paris, Flammarion, 1932, réédition, 1958, pp. 234-238. Ce récit est supposé se dérouler très précisément le 6 octobre 1908.

receveur pourrait-il donner le coup de timbre avant que le chauffeur n'eût donné le coup de frein ? C'était une des émotions favorites de Wazemmes.

Hélas, il fallut s'arrêter, et contrairement aux espérances qu'il avait fait naître, l'autobus eut un démarrage des plus pénibles. Non seulement il ne fut pas question de passer en deuxième vitesse, mais le chauffeur dut se livrer à une manœuvre que Wazemmes connaissait trop bien, et qui consistait à baisser à fond, puis à relâcher à demi, d'un mouvement alternatif, la manette d'admission des gaz. Wazemmes avait cherché en vain dans les "'petits secrets de l'automobile" l'explication, ou la simple mention de ce procédé. Mais il avait vu les chauffeurs de l'autobus J en user tant de fois, sur les deux raidillons de la rue Rochechouart, que ce geste de pompage anxieux avait fini par faire partie de ses propres réflexes. Il lui arrivait d'en rêver la nuit. L'un de ses cauchemars les plus fidèles évoquait un autobus qu'il était chargé de conduire, sur une côte des plus rudes ; Wazemmes avait beau secouer la manette avec une habile lenteur, mettre toute son âme dans ce mouvement de sollicitation et d'injection, l'autobus perdait le souffle et reculait ; d'où un brusque réveil de Wazemmes.

Le premier raidillon était terminé. Wazemmes s'accorda un peu de détente et, sortant de son extase technique, reprit contact avec les gens de l'intérieur.

Soudain, il s'aperçut qu'on lui poussait le genou et la cuisse droite. Cette pression ne semblait pas fortuite ; elle avait dû se produire plusieurs fois, mais le jeune homme trop absorbé n'y avait pas fait attention.

Il jeta un regard à droite et rougit. Il avait pour voisine une dame, dont il sut seulement reconnaître qu'elle était belle, un peu replète, et richement vêtue. La dame, du coin de l'œil, l'avait vu rougir, et souriait imperceptiblement. Wazemmes n'était pas à son aise. Pareille aventure ne lui était jamais arrivée, et les rêveries de toute sorte qu'il avait pu faire à propos de l'amour et des femmes ne l'avaient pas préparé à une situation aussi précise. Pour l'instant son désir le plus vif était de rattraper cette rougeur qui lui avait échappé. Quand il aurait repris contenance, il ne serait pas loin de la place du Delta où il devait descendre. En quittant la voiture, il regarderait la dame d'un air aussi gaillard que possible ; et une fois en sûreté, il aurait des heures entières pour se souvenir d'un si merveilleux incident. Sa soirée en était transfigurée d'avance. A quel camarade de la rue Polonceau ou de la rue des Gardes se confierait-il ?

La pression recommença. Wazemmes ne voyait plus très clair. Le sentiment d'invraisemblance, ceux de bonheur, d'orgueil, de péril, dansaient dans sa tête. L'autobus les entourait d'un cercle de fracas. Que faire ? Quelles étaient les règles ? Ne pas se dérober à cette pression, évidemment ; tâcher même de la rendre, si peu que ce fût.

Il répondit par une pousse très légère ; et du même coup, il sentit quelque aplomb lui revenir. Il osa regarder la dame. Elle portait un grand chapeau, à l'ombre duquel ses joues paraissaient infiniment voluptueuses. Il vit deux prunelles larges, luisantes, foncées, venir vers lui dans l'angle des paupières ; il vit battre des cils ; un nouveau sourire descendre des yeux vers la bouche, qui avait des lèvres épaisses et très rouges. Le rouge de ces lèvres inquiéta Wazemmes. La plupart des femmes, en ce temps-là, n'usaient des fards que discrètement. Mais il n'eut pas le loisir de se poser beaucoup de questions. La place du Delta approchait. Il fallait quitter la banquette et gagner la plate-forme avec assez de temps devant soi pour ne pas commettre de gaucheries. Il fallait trouver – dans quel coin de l'esprit ? – l'expression de regard et de visage qui laisserait à la dame un souvenir

avantageux.

Mais la dame se levait elle aussi, du mouvement le plus naturel. Wazemmes sentit son cœur battre très vite, sa tête de nouveau se brouiller. Décidément, la vie lui demandait trop de preuves de valeur à la fois. Se mettre à la hauteur des circonstances, soit ; il était né pour cet exercice ; mais un étage après l'autre. Sinon, c'était un effort bousculé qui donnait le vertige.

Annexe 67

Réclamation adressée à Adolphe Chérioux, conseiller radical socialiste du XV^{e} arrondissement, par Robert Forestier le 30 mai 1932 [10]

Paris, le 30 mai 1932

Monsieur le Président,

Permettez-moi d'attirer votre attention sur un fait qui, pour s'être produit souvent, n'en avait pas, juqu'à hier, encore atteint l'ampleur.

Prenant assez souvent l'autobus V/A.G. depuis la Place du Palais Royal jusqu'à la Place St-Lambert, je suis habitué aux attentes plus ou moins longues au point initial de ce trajet, attentes qui se prolongent assez fréquemment jusqu'à atteindre une demi-heure à 45 minutes, non pas que les voitures manquent, mais bien parce qu'aucune d'elles ne passe sans être complète. Je dois ajouter qu'en semaine avec les retournements entre 18 et 19 heures, la situation est un peu améliorée.

Toutefois, hier, je trouve que cet appel à la patience du "bon peuple de Paris"adépassé les bornes !...

J'ai,-et je devrais dire nous avons, car une quarantaine de personnes faisaient comme moi,-attendu une heure vingt un autobus $^{v/ag}$ pouvant prendre plus d'un voyageur, si bien que, lassé, je suis allé trouver le Contrôleur N^{o} 2370 de service au terminus du Courbevoie - Palais Royal et l'ai prié de vouloir bien être témoin du fait.

J'ai eu affaire, je dois tout d'abord le dire, à un fonctionnaire charmant qui a reconnu que ma réclamation était fondée et qu'il était quasi normal que les voitures passent complètes à cet endroit. Je l'ai prié de vouloir bien aviser la S.T.C.R.P. que, ce jour, je vous adresserai la présente et qu'il veuille bien, à l'occasion, en témoigner.

J'ai, avec ma famille, pris le Métro et je n'étais, encore une fois, pas seul à adopter cette solution.

Il me semble, Monsieur le Président, qu'il y aurait quelque chose à faire car nombreux sont les Parisiens et surtout les habitants de notre quartier qui, le dimanche, se rendent aux concerts aux Tuileries ou vont y faire ébattre leurs enfants. Pourquoi vouloir leur imposer une attente fastidieuse pour, en définitive, les contraindre à s'enfermer dans le Métro, quand ils ne demandent qu'à profiter quelques instants de plus d'un peu d'air pendant le trajet de retour.

Vous qui vous êtes toujours attaché à apporter du mieux être aux habitants de votre circonscription, ce dont ils vous sont reconnaissants, je vous laisse penser toutes les récriminations entendues pendant ces longs moments d'attente, surtout quand on voit passer, comme pour marquer les gens, des autobus AZ-C [Neuilly (Sainte-Foy) – Daumesnil], BU [Gare d'Auteuil – Hôtel de Ville (avenue Victoria)] et autres en quantité et vides, ou à peu près.

La S.T.C.R.P. se plaint du déficit de ses lignes : peut-être, si elle voulait employer d'autres pratiques que celles consistant, comme je l'ai dit, à lasser les voyageurs pour les

[10] AP, Pérotin/10 331/56/1/106. Adolphe Chérioux est alors président du Conseil municipal de Paris.

rejeter au Métro, obtiendrait-elle une amélioration de sa situation, surtout sur les lignes desservant notre arrondissement, lesquelles travaillent presque toujours à plein rendement.

J'espère que vous voudrez bien vous intéresser à cette réclamation et obtenir une solution de la S.T.C.R.P., solution qui pourrait, par exemple, être le retournement d'une voiture sur 4 ou 5 au Palais Royal entre 18 et 19 heures et, dans cette attente, je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments respectueux et les plus dévoués

Robert Forestier

P.S.- Je dois ajouter qu'également au Palais Royal, à 21 h. 15, j'ai vu passer trois voitures complètes ; je n'ai pas voulu renouveler l'expérience et me suis décidé à emprunter le Métro.

Annexe 68

« Le remplacement des tramways par des autobus », 1933 [11]

[...]

Roulant le long des boulevards extérieurs, côté parc Monceau et place Clichy, il ne gênait pas la circulation et n'était guère gêné par elle. Il roulait assez vite, sans secousses : on y goûtait une agréable sensation de confort et de sécurité, celle qu'on a quand on est du côté des pots de fer. De plus, la receveuse était parfois assez avenante, quoique toujours autoritaire, et c'était aussi un des charmes – tout est relatif – du voyage.

Mon délicieux tramway a été mis à la retraite pendant les vacances. Et je viens de faire connaissance de son remplaçant : c'est un autobus fantasque et fougueux, dans lequel on risque d'attraper le mal de mer ou de perdre soudain l'équilibre, car il part et s'arrête avec une brusquerie sans pareille.

Encore faut-il pouvoir y monter. Et ce n'est pas facile... Car le monstre est le plus souvent complet. A chacune de ses stations, il laisse, au bord du trottoir, des douzains de candidats-passagers qui, leur numéro à la main, se demandent s'ils ont beaucoup plus de chance d'être admis dans le fallacieux véhicule que de gagner, avec un autre numéro, bien entendu, les cinq millions de la loterie.

Le tramway, plus philanthropique et plus vaste – il remorquait d'ailleurs une voiture de secours – ne laissait jamais personne en carafe... Tout le monde embarquait. L'autobus, lui, n'a pas de complaisance : il ignore le "plus que le maximum", et son receveur n'a rien de la sentimentalité de la receveuse, disparue, elle aussi, dans la tourmente du progrès... Ce dictateur séparerait, s'il n'y avait plus qu'une place dans sa bagnole, Philémon et Baucis, et peut-être même Roodica et Doodica !

Je suis cependant parvenu à m'incruster – sans être en surnombre – dans le conglomérat humain qui était ballotté sur la plateforme... Ah ! le bon vieux tramway où l'on était si bien ! Si j'étais poète, je lui consacrerais une élégie... Faute de mieux, je lui dédie une pensée de regret affectueux, et je demande :

– Ce remplacement des tramways par les autobus fait-il vraiment le bonheur du peuple ?

J'en doute, et surtout après la conversation que j'ai eue avec mes voisins... Nous étions cependant des privilégiés, puisque, tandis que tant d'autres nous voyaient passer avec envie, nous roulions, nous tanguions vers nos havres respectifs.

Oui, le tramway, malgré tout, laissait moins de désespoirs sur sa route que l'autobus, et on y goûtait encore, pour quelques tickets, la douceur de vivre.

Mais il fallait, n'est-ce pas, faciliter la circulation des autos. Les autos d'abord ! Le tramway les gênait... Il a été sacrifié aux gens qui ne le prirent jamais, et même qui onques ne montèrent en autobus. Démocratie, voilà bien de tes coups !

Quant à moi, qui ne me consolerai pas de la mort de mon tramway, j'ai juré d'ignorer désormais son détestable successeur : je prendrai le métro.

CLEMENT VAUTEL

[11] Article sans date et sans origine joint à une plainte envoyée à la direction de la STCRP par G. Langlois le 5 octobre 1933 (ARATP, 1R 218).

Annexe 69

Rapport interne à la STCRP sur l'incendie d'un autobus de la ligne CD (Porte de Versailles – Gare du Nord) le 6 février 1934 [12]

St-Ouen, 8 FÉV. 1934

ONSIEUR LE DIRECTEUR ADJOINT DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

Objet- LIGNE CD - VOITURE 2352 INCENDIEE AU ROND-POINT-DES-CHAMPS ELYSEES,LE 6.2.34 -

[La voiture n° 2 352 de la ligne CD] venait de quitter l'arrêt du Rond Point des Champs Elysées pour la direction Porte de Versailles, lorsqu'elle a été assaillie par une bande importante de manifestants, de 18 à 20 ans, faisant vraisemblablement partie des Jeunesses Patriotes.

Les manifestants se sont précipités sur les glaces de la voiture, avec des matraques et les ont détruites à grand fracas.

Les voyageurs au nombre d'une vingtaine se trouvaient encore à l'intérieur de la voiture.

Ces derniers en sont sortis précipitamment ainsi que le receveur.

Pendant ce temps, d'autres manifestants se sont emparé du Machiniste qui était sur son siège, l'ont légèrement maltraité et l'ont transporté à plus de 100 mètres du lieu de l'incident. Celui-ci avant de partir avait eu le temps de fermer le robinet d'essence.

Malgré celà les manifestants ont réussi, en bourrant de papier l'intérieur du moteur , à mettre le feu au châssis.

Le feu a été également mis à l'intérieur de la voiture à l'aide de papier placé sous les banquettes.

Le Receveur séparé de son machiniste a demandé secours à des gardiens de la paix qui se trouvaient un peu plus bas dans l'Avenue des Champs Elysées. Ceux-ci se sont contentés de lui répondre :"Si votre voiture brûle, nous n'y pouvons rien, laissez-là brûler".

Les pompiers, alertés , sont arrivés peu après et ont réussi à éteindre les flammes.

Pendant ce temps certains manifestants ont eu l'intention de faire un mauvais parti au machiniste.

Heureusement un certain nombre d'autres manifestants sont intervenus en sa faveur et celui-ci a pu regagner par une voie détournée, le dépôt des Poissonniers.

Il a des contusions épigastriques et une entorse à l'annulaire de la main gauche.

Le 7.2.34, cet agent s'est rendu à la visite médicale, à la suite de laquelle il n'a pas pris de feuille de maladie.

M. RANDON, Ingénieur, S/Chef de Service,

Chef de Mouvement du Groupe Nord

[12] Note STCRP/DEC/Groupe Nord/00 199 du 8 février 1934 (ARATP, 1R 406).

Annexe 70

Lettre de Georges Pointel, conseiller municipal progressiste et libéral du Faubourg Montmartre, à Émile Jayot, président du CCT-CRP du 22 novembre 1935 [13]

Monsieur le Directeur Général,

J'ai examiné le programme de remaniement des lignes de transport en surface que vous m'avez communiqué en me demandant de vous faire connaître mes observations.

En ce qui concerne mon quartier, vous projetez la suppression de la ligne E : "Madeleine-Bastille" et vous envisagez la limitation du trafic de la ligne AK sur les Grands Boulevards (Gare St Lazare-Gare de Lyon).

Ces deux solutions ne peuvent aller sans soulever des protestations de ma part.

Je comprends très bien que leMétropolitain doublant la ligne E en totalité et la ligne AK de la Bastille à la rue Drouot, vous songiez à faire bénéficier les transprots souterrains de l'appoint des voyageurs dépossédés des transports à la surface, faute de pouvoir supprimer le Métro ; pour augmenter le rendement de l'autobus.

Mais cette mesure d'économie, qui peut s'imposer en certains points du réseau, me paraît ici, en plein cœur de Paris, aller à l'encontre de l'économie générale. Nos grands Boulevards, jadis si animés et si commerçants, n'ont déjà plus tant de vie, qu'il faille encore faire disparaître sous terre une partie de la circulation. Les deux lignes condamnées sont deux lignes essentiellement parisiennes, dont la suppression marquerait comme une étape décisive de la déchéance des grands boulevards.

Si, d'ailleurs, vous n'envisagiez que la suppression de la ligne E non seulement le trafic de la ligne AK entre la rue Drouot et la Bastille ne devrait pas être limité, mais j'imagine que, même à la cadence actuelle, il deviendrait *in*suffisant. La limitation n'aurait pour résultat que de renvoyer par force le public lassé d'attendre, dans le souterrain où il ne serait pas descendu spontanément. D'où justification d'une seconde suppression.

Les deux lignes disparues - le quartier verrait un nouvel amoindrissement de valeur commerciale, le public qui passe en dessous n'y étant attiré et retenu par rien.

J'émets donc l'avis le plus nettement défavorable en ce qui concerne vos projets relatifs aux lignes E et AK.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes sentiments de considération très distinguée.

G. Pointel

[13] AP, Pérotin/10 331/56/1/28.

Annexe 71

Proposition de Paul Fleurot, conseiller municipal socialiste du quartier du Jardin des Plantes, du 30 décembre 1938 [14]

15 - Renvoi à l'administration d'une proposition de M. Paul Fleurot tendant à l'amélioration des services de transports en commun à la surface.

Chaque jour, nous constatons que des voyageurs attendant les autobus aux points d'arrêt, se découragent, et las de poursuivre une station prolongée, prennent d'autres moyens de transports : taxi ou métropolitain, voire se décident à partir à pied.

Il y a là une diminution de ressources indéniables en même temps qu'une gêne sérieuse apportée aux déplacements de nos concitoyens.

Le grand défaut, en l'espèce, paraît être l'irrégularité ; non seulement les délais sont parfois très longs, mais il arrive fréquemment qu'après un "trou" allant jusqu'à une demi-heure, on voie deux ou trois véhicules de la même ligne ou de lignes empruntant le même itinéraire sur une longue partie de leur parcours, se suivre coup sur coup, les derniers restant vides en grande partie.

Ce qui aggrave encore cette situation, c'est qu'il est pratiquement impossible, même pour les usagers empruntant régulièrement une ligne donnée, de connaître avec exactitude les horaires au point de départ ou dans ses alentours immédiats.

Sans doute un effort a-t-il été fait sur ce point et trouve-t-on aux principales haltes des horloges placées sur des pylônes en fonte, près des distributeurs de numéros.

Un papier sommaire et à peu près illisible indique le rythme des fréquences, mais les horloges sont trop peu nombreuses et l'heure exacte servant de base reste, dans bien des cas incertaine.

Quant aux indications, elles sont trop sommaires et ne sont guère tenues à jour. D'autre part, elles ne font point connaître quelle sont les heures d'affluence.

Enfin, lorsque les délais atteignent 20 minutes, voire une demi-heure, il serait nécessaire de donner plus exactement le moment du passage. Les voyageurs de banlieue trouvent, dans les gares des horaires précis, même pour les lignes ou les intervalles entre deux départs sont beaucoup moins considérables.

Enfin, l'entretien de ces tableaux laisse beaucoup à désirer et ils sont placés à des endroits où la lecture est parfois très difficile pendant le jour et absolument impossible le soir par défaut d'éclairage.

[14] *BMO*, 30 décembre 1938.

Annexe 72

« Adieu à Madeleine – Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939

CETTE fois, il semble bien que la chose soit définitive. Madeleine-Bastille va disparaître pour toujours puisque la T.C.R.P. a prononcé son arrêt de mort. Cette ligne d'autobus fut souvent menacée, et il n'était pas rare qu'on annonçât son retrait, mais tels ces vieux artistes qui chaque année font leurs adieux au public et ne peuvent se résoudre à quitter la scène, Madeleine – Bastille, continuait son itinéraire à travers les grands boulevards. Les vieux Parisiens versaient alors quelques larmes. Des chroniqueurs en profitaient pour rappeler les états de service de cet ancêtre, son histoire, ses transformations. Et puis, de temps à autre, un comité d'initiative ressortait l'archaïque et curieuse carriole à impériale qui nous étonnait par son exiguïté transportant, à la grande joie de la nouvelle génération, le traditionnel pioupiou de 1900 et la belle voyageuse au canotier crânement posé en équilibre sur le chignon-brioche.

C'était la ligne parisienne par excellence. Il suffisait d'un aller-retour pour contempler de droite à gauche cette glorieuse artère où surgissaient à chaque immeuble les fantômes du passé. C'était aussi la ligne des tendres idylles, si nous en croyons les historiographes de Madeleine – Bastille. Les dames voyageaient à exprès pour y rencontrer le receveur qui était un homme charmant et galant (c'est l'« Echo de la T.C.R.P. » qui nous l'assure), et un chansonnier, Cadet-Lablague, donnait le conseil suivant qu'on chantait à tous les carrefours :

Vous qui courez après les aventures,
N'regardez point ceci comm'un rébus.
Pour en trouver, prenez donc ces voitures,
Que dans Paris on nomm' des omnibus...

L'ancêtre de Madeleine – Bastille semble bien avoir été l'omnibus qu'on appelait « Les Dames réunies » ou « Les Dames blanches », qui circulait de la Madeleine à la porte Saint-Martin vers 1830. A cette époque les différentes lignes parisiennes portaient des noms charmants : « Les Favorites », « Les Béarnaises », « Les Batignollaises », « Les Hirondelles parisiennes », « Les Dames blanches rivalisaient d'élégance avec ses caisses blanches, ses chevaux blancs coiffés de panaches qui trottaient allègrement. En passant devant Tortoni, les voyageuses lançaient des sourires complices aux journalistes pérorant sur le fameux perron du café-glacier... la vie était facile, sereine. La Compagnie des omnibus ne déplorait pas des déficits catastrophiques puisque les 236 voitures sillonnant Paris transportaient 14.000.000 de voyageurs et que la recette globale annuelle produisait la coquette somme de 7.563.000 francs !

Evidemment Madeleine – Bastille comme toutes les autres voitures manquait un peu de confort. On y était serré, entassé, et les dames n'étaient pas admises à l'impériale, car les escaliers dangereux risquaient de livrer à la curiosité des messieurs la suave apparition d'un morceau de cheville...

Pas très hygiénique non plus. Emile Goudon n'écrivait-il pas, dans sa « Physiologie des omnibus », que « tout calcul fait, il a été prouvé que trois voitures à six sous équivalent à un huitième de choléra permanent » ...[15]

Et encore, fallait-il y trouver de la place. Les grands boulevards étaient assiégés de promeneurs qui, pour six sous, ne se privaient pas d'une balade si riche en imprévus

[15] Il s'agit en fait d'Édouard Gourdon, auteur d'une œuvre typique de littérature panoramique (Gourdon (É.), *Physiologie de l'omnibus*, *op. cit.*). Citons ici le passage auquel André Avisse fait allusion : « *tout calcul fait, il a été prouvé que trois cent voitures à six sous équivalent presque à un huitième de choléra permanent* » (*ibid.*, p. 51). Édouard Gourdon explique ainsi l'intérêt que les médecins portent au développement de l'industrie des transports en commun, susceptibles d'aider à la contamination de la population parisienne et donc de leur apporter, selon l'auteur, des patients nombreux.

de toutes sortes. « Toujours complet, Madeleine – Bastille, explique la légende d'une gravure ancienne : de temps à autre cependant, les jours de grande pluie, une place sur l'impériale » ... (trois sous !).

Daumier nous a laissé là-dessus d'édifiantes charges, et Alphonse Allais des scènes typiques qu'on ne reverra jamais plus.

Une brave femme du peuple, cœur compatissant à toutes les infortunes propose à un gamin qui colle son nez épaté sur la vitre :

– Dis donc, veux-tu prendre ma place pour voir les chevaux ?

– J'veux bien.

Péniblement on fait l'échange.

– On peut dire merci, dis donc !

Et le gosse tout rouge :

– Merci m'dame !

Madeleine ! Terminus !

Les Parisiennes descendent en secouant leurs jupes un peu froissées et, dans l'air frais d'un après-midi de novembre, un parfum discret de violettes chatouille les narines... Puis c'est la guerre. Madeleine – Bastille est réquisitionné pour accomplir son devoir...

Les autobus ont remplacé les omnibus. Ils ont entraîné dans l'oubli la figure caractéristique du cocher que le chauffeur supplante : le gaz fade et jaune a laissé la place à cette fée merveilleuse qui a nom l'électricité. Vingt-cinq ans plus tard, l'ère des restrictions n'étant pas terminée, Madeleine – Bastille est condamné. Malgré ses nombreuses transformations, il était resté le symbole vivant et roulant de a vie boulevardière.

Adieu, Madeleine – Bastille

ANDRE AVISSE

Annexe 73

« Faire signe au machiniste oui ! Mais où ?... », *L'Humanité*, 21 juin 1939

ON sait que "par raison d'économies", la S.T.C.R.P. a récemment supprimé tous les arrêts obligatoires de ces lignes d'autobus. Il est désormais indispensable de "faire signe au machiniste" pour pouvoir avoir accès dans les véhicules de M. Mariage.

Les usagers commencent à s'accoutumer à cette nouvelle procédure. Mais elle a parfois des inconvénients que la S.T.C.R.P. pourrait, si elle le désirait, supprimer facilement. Prenons un exemple.

Hier matin, au carrefour de l'Observatoire, un passant demande à un agent :

– Que dois-je prendre pour aller rapidement place de la Bourse ?

Et l'agent aussitôt lui répond :

– Prenez l'AR. au coin de la rue Saint-Jacques et du Boulevard de Port-Royal.

L'homme arrive donc à l'endroit désigné. Mais il y cherche vainement la plaque (rouge ou verte) indiquant l'arrêt de l'autobus. Ou plutôt, il en trouve bien une, mais elle est placée sur l'autre trottoir et est destinée aux autobus allant en direction opposée.

Sans doute notre passant finit quand même par prendre le premier autobus.C'est d'abord parce qu'une mercière le renseigna :

– La plaque d'en face sert pour l'arrêt dans les deux sens.

Et puis aussi, surtout, parce que la voiture n'arriva pas tout de suite.

En nous priant de faire connaître ce tout petit fait de la vie parisienne, notre correspondant conclut très justement :

– Qu'on fasse signe au machiniste, soit. Mais qu'au moins on sache OU lui faire signe.La S.T.C.R.P. méprise donc tant l'usager qu'elle ne se préoccupe même pas de savoir s'il pourra utiliser ses voitures ?

Annexe 74

« La receveuse », *L'intransigeant*, 7 avril 1940

DANS le dernier autobus, celui que les usagers nomment "le balai", je remarquai tout particulièrement la receveuse. Elle avait les yeux soulignés de ce cerne violâtre qui atteste pitoyablement la fatigue des femmes. Agrippée des deux mains à la balustrade, elle semblait près de défaillir.

– Vous avez l'air souffrante ? Allez donc vous asseoir un peu ! dis-je.

– C'est défendu, me répondit-elle. Si un inspecteur me voyait, j'aurais un blâme.

– Pas à cette heure ! L'autobus est à demi-vide. Asseyez-vous, vous n'en pouvez plus !

– Je n'en ferai rien. Une de mes collègues a eu 48 heures de mise à pied pour avoir été surprise se reposant pendant le trafic. Je vais avoir terminé ma journée tout à l'heure. Oh ! je ne me plains pas. Je suis très contente d'avoir été embauchée. Surtout que sur cette ligne les usagers sont gentils. Toujours bien polis et ne cherchant pas à tricher.

Elle me disait cela tout simplement, la receveuse exténuée. Sans doute prend-elle trop au pied de la lettre le règlement ? Les femmes ont tellement peur de se trouver en faute ! N'est-ce pas, Monsieur le grand Directeur de la Compagnie n'a pas la cruauté de sévir parce que, lors de son dernier parcours, la receveuse à bout de forces se repose quelques instants sur une banquette vide ?

BLANCHE VOGT.

Annexe 75

« Grandeur et servitude des autobus parisiens », *L'Illustration*, 21 septembre 1940

IL n'y eut pas, pour annoncer la mobilisation des autobus, d'affiches blanches collées aux murs des mairies ; il n'y eut pas non plus de départs spectaculaires : mais un jour les Parisiens s'aperçurent que beaucoup d'entre eux avaient disparu, et ce fut pour eux un des premiers signes de la guerre.

Ainsi, les braves voitures qui avaient fait si étroitement partie de la vie et du décor de Paris suivaient le sort de la population : comme les hommes ils étaient arrachés à leurs habitudes par le jeu obscur des fascicules et des chiffres, par la force d'un S, d'un B, d'un H. Les appelés se groupaient à l'aube aux portes de Paris, en tenue de guerre, pancartes enlevées, musettes pendant aux sièges des conducteurs. Dépouillés de leurs accessoires de travail ils semblaient s'en aller sans faux col, ni cravate, tous pareils.

Ils gagnèrent d'abord les centres d'incorporation, où, sous une peinture uniforme, ils devaient abandonner la physionomie de vieux citadins et l'allure particulière que leur valait la fréquentation des Halles, de Passy ou du Luxembourg. Et lorsque les combattants les virent arriver, couverts de boue comme eux et, comme eux, habillés de kaki, ce fut comme si débarquait un ami de là-bas ; certaines voitures gardaient encore les traces de leur ancien parcours et s'apprêtaient à porter fièrement au combat les noms : Opéra, Bastille, Gobelins.

Car les autobus firent leur devoir jusqu'à l'épuisement de leurs forces : essoufflés, vitres brisées, meurtris de toutes parts, ils ravitaillèrent, transportèrent, évacuèrent sans répit, épargnant aux hommes de longues marches et aux blessés, de longs martyres. Bombardés, mitraillés, incendiés ou simplement à bout de carburant, beaucoup s'arrêtèrent pour toujours sur le bord des routes, joignant leur carcasse à celles de tant d'autres voitures. Mais, jusqu'à ce que la rouille et les herbes soient venues à bout de leur squelette, chaque passant les reconnaîtrait avec émotion parmi tant de ferraille. Suprême hommage.

Puis vinrent les jours affreux de l'exode. Les autobus qui n'avaient pas été déclarés "bons pour le service armé" et qui avaient continué de subvenir aux besoins de la population urbaine furent investis d'un rôle nouveau : le plan d'évacuation les affecta au repli des femmes, des enfants et des vieillards. Ils devaient accompagner dans l'exil tous ceux qu'ils avaient transportés pour le travail ou pour la joie, sous le ciel doux de la grande ville. Ces employés routiniers allaient prendre la route et se muer en sauveteurs ; ils s'incrusteraient dans l'interminable file des voitures en fuite. Et quiconque les rencontrait sur les chemins de France éprouvait pour eux cette émouvante sympathie qui rapproche à l'étranger des compatriotes malheureux...

Gros, lourds et lents, ils partirent donc vers le Sud, protégeant de leur toit métallique des nichées d'enfants. Camouflés avec des feuillages et pavoisés de langes, puissants et essoufflés, suant enfin de tout leur moteur surchauffé, ils étaient à la fois inquiétants et débonnaires. Et leurs masses, qui tout le jour se frayaient brutalement un chemin parmi les véhicules, se transformaient, lorsque le soir tombait, en tranquilles roulottes.

Étrange odyssée que celle de ces "fonctionnaires" voués à un trajet de quelques kilomètres et qui tout d'un coup s'en allaient à l'aventure, sans horaire, sans parcours, droit devant eux...

Assoiffés d'essence et d'eau ils faisaient parfois irruption dans une cour de caserne ou dans un garage réquisitionné. De partout jaillissait alors le même cri : "Les auto-

bus !" Soldats et civils les entouraient, les touchaient... Eh ! oui, c'étaient bien eux, avec leur balcon, leur mufle plat, leur initiale sur le front !

Et l'image de Paris passait dans tous les yeux.

Annexe 76

Lettre d'Henri Réol à la direction de la STCRP à propos de la fraude du 27 janvier 1941 [16]

Paris, le 27 janvier 1941

Monsieur Le Directeur,

Chaque jour, votre compagnie perd une certaine somme, qui ne peu que s'accroitre avec le temps, du fait que de nombreuses personnes, dans les autobus, vous volent, d'une telle manière qu'aucun receveur ou inspecteur civil ne puisse s'en rendre compte.

Contre 25.000 frs [(7 588€ de 2006)], je m'engage à vous indiquer comment vous perdez cet argent. Cette somme, quoique d'apparence fastueuse, est bien modeste en comparaison de celle que vous pourrez récupérer, si vous mettez bon ordre à l'état de chose actuel.

Si ma proposition vous intéresse, je suis libre et à votre disposition, tous les samedis après midi.

Agréez, Monsieur Le Directeur, mes respectueuses salutations.

Réol

[16] Henri Réol est un habitant du XX^{e} arrondissement (ARATP, 1R 149).

Annexe 77

Décision de Jean Berthelot, secrétaire d'État aux communications, en matière tarifaire du 17 février 1941 [17]

DECISION DU SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS.

Vichy, le 17 Février 1941

NOTE pour Monsieur SCHWARTZ

J'approuve vos propositions en date du 15 Février 1941, sous les réserves et observations suivantes :

1°- la surtaxe sur les prolongements du Métro, telle qu'elle est proposée ne répond que de très loin aux modalités que j'avais en vue. Prenant note que, techniquement, la surtaxe ne peut pas être appliquée autrement, considérant d'autre part, que la formule envisagée conduirait à de graves anomalies, je n'approuve pas la proposition qui m'est faite.

Toutefois, je décide que, lorsque la combinaison autobus ou trolleybus plus Métro risquera de détourner du rail un trafic qu'on veut lui réserver, on fera à la jonction transports de surface-Métro une section tampon très courte ,500 mètres par exemple.

Le Conseil des Transports Parisiens devra me faire des propositions à ce sujet.

Cette décision ne concerne pas le prolongement de Saint-Denis, pour lequel un régime spécial, type Sceaux, devra être appliqué ; un régime spécial devra être également prévu pour le prolongement de Vincennes.

2°- Pour ce qui concerne le sectionnement des transports de surface, je précise que, pour les parcours d'autobus qui seront maintenus à l'avenir parallèlement au Métro les sections devront être plus courtes, de 1 kilomètre en moyenne, de façon à conférer à ces lignes le caractère de lignes de supplément ; en outre, sur les parcours dont il s'agit, on ne délivrera pas de cartes ouvrières.

Je vous prie dans ces conditions :
a)- de faire en mon nom les notifications utiles au Préfet de la Seine et à la S.N.C.F. ;
b)- d'inviter les concessionnaires à prendre leurs dispositions en vue de la mise en vigueur le 1er Avril 1941 ;
c)- de préparer, en vue d'insertion dans la presse et de communiqués à la radio, une analyse faisant ressortir les motifs, les caractères et avantages de la réforme.

signé : Jean BERTHELOT.

[17] AP, Pérotin/10 331/56/1/272. Maurice Schwartz est le président du Conseil des transports parisiens. Les propositions formulées par cet organisme consultatif auxquelles réagit Jean Berthelot sont consultables dans le même carton. Elles correspondent, pour l'essentiel, à la réforme qui fut appliquée le 4 août 1941, à l'exception d'une tarification spéciale proposée pour les prolongements de métro.

Annexe 78

Lettre du préfet de la Seine Charles Magny au préfet de police Amédée Bussière du 15 juillet 1942 [18]

Objet : Mise à la disposition de la Police Municipale de 50 autobus, les 16 et 17 Juillet.

Référence : Votre lettre du 13 juillet 1942.

Comme suite à votre lettre citée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai autorisé la Compagnie du Métropolitain (Direction du Réseau de Surface) à mettre 50 autobus à la disposition de la Police Municipale, les 16 et 17 Juillet.

Je me permets toutefois de vous signaler la pénurie extrême de carburants et de lubrifiants qui a obligé la Compagnie à réduire de plus en plus l'exploitation de son réseau de surface. J'appelle, en conséquence, votre attention sur la nécessité de faciliter à la Compagnie du Métropolitain la possibilité de son réapprovisionnement en carburants et lubrifiants, pour la quantité correspondant à la consommation exigée par les services spéciaux assurés pour le compte de votre Administration.

Signé : Ch. Magny

Lettre du préfet de police Amédée Bussière au préfet de la Seine Charles Magny du 17 juillet 1942 [18]

Par lettre en date du 15 courant, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessité de faciliter à la Compagnie du Métropolitain la possibilité de son réapprovisionnement en carburants et lubrifiants pour la quantité correspondant à la consommation exigée par les services spéciaux assurés pour le compte de mon administration.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. GIGUET, Chef du service départemental des Carburants, me semble particulièrement qualifié pour solliciter des organismes allemands compétents avec lesquels il est en rapports constants le remboursement de la quantité d'essence consommée par la Compagnie du Métropoliain pour l'exécution des transports effectués à l'occasion d'une opération ordonnée par les Autorités d'occupation.

Je suis tout prêt à seconder l'action de M. GIGUET par une intervention concomitante ou en lui fournissant les attestations qui pourraient lui être utiles.

Bussière

[18] AP, Pérotin/10 331/56/1/43.

Annexe 79

LA PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS AUX POINT D'ARRET DES OMNIBUS A PARIS par l'OBERBAURAT Hans HUEBS, des Tramways de Munich [19]

(Traduction de l'article paru dans le N° 20 de la VERKEHRSTECHNIK du 20 Octobre 1942)

La prise en charge aux points d'arrêt de tramways et d'omnibus laisse actuellement beaucoup à désirer en cas de fort trafic, la lutte pour la place dans les moyens de transport cause au chef d'entreprise responsable les mêmes soucis que les inévitables surcharges qu'elle provoque et ses dangers qui ne doivent pas être sous estimés. C'est pourquoi il conviendra toujours de se reporter aux dispositions prises à Paris à ce sujet et de faire en sorte d'introduire chez nous aussi les numéros d'ordre avec distributeur ou, pour certains cas, d'utiliser les couloirs, afin d'obtenir comme à Paris une prise en charge des voyageurs sans heurt entre les voyageurs et d'empêcher les surcharges dans les omnibus.

Il ne doit toutefois subsister aucun doute : le succès désiré pour des dispositions de ce genre ne sera obtenu que lorsque les voyageurs seront prêts à sacrifier à l'esprit communautaire les avantages qu'ils obtenaient jusqu'alors par le "droit du poing". Cette éducation des voyageurs ne doit pas être impossible à l'aide d'une propagande convenable au moyen de la presse, du tract ou de l'affiche. On en sait si cette formation sera obtenue aussi rapidement qu'il serait nécessaire, car un examen approfondi de la situation parisienne nous a convaincus que le concours des voyageurs, indispensable dans ce cas, ne peut résulter que de l'exercice, pendant de longues années, d'une discipline dans les transports. A cela ont concouru des circonstances diverses,peu remarquées, mais essentielles. C'est précisément à ce point de vue que l'exemple parisien est riche d'enseignements.

DES INSTALLATIONS AUX POINTS D'ARRET -

Avant d'en examiner les principes et d'en tirer des conclusions, il y a lieu de décrire les dispositions parisiennes de prise en charge aux points d'arrêt. Ces dispositions régularisent par forte affluence l'avance des voyageurs qui attendent et permettent l'entrée dans les voitures du nombre de voyageurs prévus. Ainsi les surcharges sont inconnues dans le service des omnibus parisiens.

Les grandes affluences sont, en principe, canalisées au moyen de barrières tandis que les distributeurs avec prélèvement de numéros d'ordre par le public, ne sont installés qu'aux arrêts avec faible trafic.

Les plus grands afflux de voyageurs vers les omnibus sont observés aux points de correspondance avec le métro, qui sont pour la plupart points de départ des omnibus desservant sa banlieue. Là ont été réalisés, en fonction tant du nombre des lignes d'omnibus que de l'importance du trafic, des installations comme il n'en existe pas chez nous en ce qui concerne les exploitations en surface. En principe, chaque ligne d'omnibus possède, dans ces terminus, ses propres installations de départ et d'arrivée. [Voici l'exemple de] l'installation du terminus "Pont de Neuilly" de la ligne de métro la plus importante : elle s'étend sur une longueur de 290 mètres : sur le côté nord se trouvent les installations de

[19] ARATP, 1R 250. Traduction réalisée par les services de la CMP.

départ sur le côte sud celles d'arrivée. [...] Les barrières installées sous des halls, à l'abri des intempéries, obligent les voyageurs à se ranger en ordre conformément à leur ordre d'arrivée.

Aucune vente, aucun contrôle ou oblitération des titres de transport n'a lieu hors du passage par ces barrières, le receveur de la voiture étant seul qualifié pour la perception des places. Par contre, à ces barrières se trouve une sorte de "factionnaire à la circulation" qui compte les voyageurs à leur passage, est chargé des départs ponctuels des voitures, donne des renseignements, etc...

En raison de la suppression, par suite de la guerre, de différentes lignes d'omnibus, la circulation des bicyclettes a fortement augmenté ; c'est ainsi que les abris actuellement non utilisés ont été transformés en garage à bicyclettes pour les usagers du métro [...].

Sur le côte arrivée, chaque ligne d'omnibus dispose de son poste de charge de gaz, si bien que la recharge peut s'effectuer sans empêchement.

Tous les points d'arrêt ne sont pas équipés d'une façon aussi spacieuse que celui du Pont de Neuilly [...]. [Ainsi, celui] de départ à la Porte de Clignancourt. [...] ici comme à d'autres endroits, le service des omnibus domine l'image de la rue. [On peut observer] nettement avec quel naturel les parisiens utilisent les barrières. Patiemment, ils attendent souvent 10 minutes, voire plus et font la queue habituelle, quoique [...] il y aurait grandement l'occasion de contourner les barrières et de parvenir directement jusqu'à l'omnibus.

Aux points de départ de faible trafic ainsi qu'aux points d'arrêt intermédiaire fonctionne la distribution des numéros d'ordre. Ou bien on utilise un distributeur de numéros, ou bien les numéros sont tout simplement accrochés par blocs [...]. Les voyageurs, dès leu arrivée au point d'arrêt, prennent un de ces tickets sur lequel est imprimé un numéro d'ordre [...]. Le receveur de l'omnibus qui arrive, fixe, au cas où il y a des places disponibles dans la voiture, quel est le plus petit numéro d'ordre et indique le nombre de voyageurs (c'est-à-dire les numéros d'ordre) qui peuvent monter. Tout cela se déroule rapidement et sans heurts.

Au cas où l'affluence des voyageurs aux points d'arrêt munis de distributeurs de numéros d'ordre deviendraient trop grande et que ceux-ci ne garantiraient plus une rapide prise en charge des voyageurs, on procéderait en un tournemain à l'installation de couloirs auxiliaires à l'aide de pieux et de cordes. Les barrières et les numéros d'ordre ne permettent pas que des avantages soient accordés à une certaine catégorie de voyageurs, comme cela est réclamé aujourd'hui pour certaines lignes et à certaines heures.

LES PRINCIPES DU SYSTEME PARISIEN -

Le trafic tant aux barrières qu'aux arrêts munis de distributeurs de numéros d'ordre se déroule avec un tel naturel que l'observateur superficiel aurait tendance à croire que ces procédés pourraient être facilement étendus à d'autres villes. Cette impression devrait être modifiée, car, ce que l'on aperçoit, ce sont les résultats, mais non pas les conditions de cette discipline des voyageurs. Ces conditions sont imputables à :

- l'importance de l'entreprise de transport
- au parc homogène des voitures et à l'exploitation par voitures seules,
- au règlement des places debout
- à la tarification simple

– à l'éducation générale des voyageurs

Plus de 4.000 omnibus circulaient avant la guerre à la Société des Omnibus parisiens (l'ex S.T.C.R.P.) Les 2 autres services d'omnibus qui existent à Paris à côté d'elle, n'ont, en raison de leur importance et de leur rayon d'action, aucune signification en ce qui concerne le trafic parisien. Le voyageur doit donc se contenter des mesures nécessaires prises par la Société et n'a pas de critiques à soulever, comme chez nous où, dans un même centre de transports, les différentes entreprises doivent lutter pour obtenir la faveur du public.

Le réseau des omnibus parisiens s'est de plus évertué à créer et à maintenir un parc de voitures aussi homogène que possible. Il s'est arrêté à des voitures de 50 places, tandis que chez nous, des omnibus à impériale ou autres véhicules à grande capacité ont été construits, dans lesquels le receveur est utilisé jusqu'à la limite de ses forces pour la perception des places et ne trouve pas le temps de s'occuper, comme il est nécessaire, de la prise en charge aux points d'arrêt. La réglementation du nombre des places n'est praticable sans difficultés que dans les exploitations par voitures seules, parce que la répartition rapide et aisée des "voyageurs numérotés" n'est pas concevable pour la voiture-motrice et l'attelage.

La réglementation des places debout pratiquée à Paris, doit être évoquée, car elle permet au voyageur un rapide coup d'œil sur le nombre de places offertes. Les omnibus ont, soit une plateforme ouverte avec une entrée centrale à l'arrière, soit une plateforme fermée avec entrée latérale, qui dans ces 2 cas, sert aussi de sortie. Il n'y a de places debout que sur la plateforme ; la station debout dans le couloir est interdite. Dans une voiture avec des places assises occupées, non seulement le receveur, mais aussi le voyageur, peuvent rapidement juger du nombre de places disponibles de telle sorte qu'il ne peut y avoir de contestations pour savoir si dans l'intérieur de la voiture 1 ou 2 places restent disponibles.

Une raison essentielle de la prise en charge rapide aux points d'arrêt réside dans la tarification simple, qui permet au receveur de se consacrer presque exclusivement à la prise en charge. Sur les 50 voyageurs de la voiture, 85 % sont munis de carnets de tickets, avec lesquels en moyenne 7 secondes suffisent pour la perception d'une place. On peut juger par là le temps dont dispose le receveur pour le service aux points d'arrêt. Il peut se tenir presque constamment sur la plateforme et contrôler de cet endroit le déroulement du trafic. De ce fait, il ne doit y avoir à Paris que peu de resquilleurs.

Il faut encore mentionner l'éducation générale des voyageurs qui, étant exercés sur une grande échelle, ont perdu le sentiment des petites servitudes des voyages en omnibus. Car, dans le métro aussi, l'attente aux portillons oblige à une discipline ; de même les longs couloirs dans les stations de correspondance sont considérées comme des nécessités. C'est pour ces raisons que la réglementation dans les omnibus n'est pas considérée comme quelque chose de spécial, mais comme une partie de la conduite générale qu'il est nécessaire d'observer dans la circulation.

En résumé, la prise en charge des voyageurs aux points d'arrêt, telle qu'elle se pratique à Paris, donne à l'observateur une autre impression que celle qui lui avait été offerte à première vue. La réglementation parisienne ne pourra donc aussi être pratiquée chez nous, avec succès, que lorsque les mesures nécessaires préalables auront été prises.

Annexe 80

« Section Concorde », *Le Monde*, 21 décembre 1945

UNE ligne d'autobus rétablie le long de la Seine, ce n'est pas grand-chose. Et pourtant... C'est un saut de six ans dans le passé. Cela peut, à première vue, paraître puéril de trouver quelque plaisir à se caler sur la plate-forme souple, tout contre le gavroche fidèle au poste près de la sonnette ; c'est cependant la vérité.

Il suffit de voir les visages épanouis des passagers aspirant béatement l'air frais qui époussette les dernières feuilles attardées sur les berges du fleuve cher à notre Apollinaire : "J'en connais un qui ne prendra plus le métro", murmure d'un ton satisfait un gros monsieur en offrant, de contentement, une cigarette à un voisin stupéfait.

Tout le monde se retrouve, comme des élèves à la rentrée. On échange des tuyaux : "Mais oui, madame, c'est 20 francs le carnet." "Pour le Louvre, s'il vous plaît ?", demande quelqu'un ; soucieux de son prestige, comme un Petit Chose de la STCRP, le contrôleur rumine sa réponse.

Aux arrêts, la politesse d'antan renaît tout naturellement, et l'on attend avec sympathie la classique "petite dame" qui se dépêche, là-bas, agitant son parapluie, tout émue et se demandant si elle court après un autobus ou une illusion...

Sur les quais, les piétons se retournent, et c'est tout juste si l'on ne leur fait pas un petit geste amical de la main, un petit geste qui voudrait dire : "Vous voyez, il ne faut pas désespérer, peut-être que, comme les autobus, le bon temps reviendra..."

Mais, comme il y a toujours des gens dont l'esprit chagrin s'empare du moindre prétexte pour maugréer, un habitué d'autrefois marmonne dans sa barbe : "Evidemment, ça fait plaisir... Mais pourquoi 72 ? Allez, ça ne vaut pas la bonne vieille ligne no 1."

François Depret

Annexe 81

Note interne à la CMP sur les campagnes de publicité du 11 septembre 1946 [20]

MONSIEUR le DIRECTEUR du RESEAU ROUTIER

OBJET - CAMPAGNE DE PROPAGANDE du C.M.P. EN VUE D'AMENER LE PUBLIC A UTILISER SES RESEAUX AVEC UNE MEILLEUR COMPREHENSION.-

Comme suite aux directives que vous avez bien voulu me donner, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-dessous une étude comportant les renseignements qui ont été recueillis au cours d'une enquête faite auprès de certains organismes spécialisés, en vue d'une campagne de propagande que ferait le Chemin de fer Métropolitain de Paris pour amener le public à mieux utiliser les voitures des Réseaux.

[...]

Moyens d'action -

Le public pourrait être atteint :

- par voie d'affiches,
- par la Presse,
- par la Radio,
- par le Cinéma.

[...]

La note comique ou satirique pourrait utilement être employée, ainsi qu'un certain nombre de slogans dont des exemples sont indiqués ci-après.

Slogans -

- Rien ne sert de courir ... ..., c'est au point d'arrêt qu'il faut être à temps.
- La fraude naît dans le désordre ; une discipline bien comprise la tue.
- Une place pour chacun et chacun aura sa place - (dans les files d'attente aux points d'arrêt).
- Formez une file d'attente ! Vous serez assuré de monter en voiture à votre tour.
- Une place gagnée est souvent une place volée !
- Gardez votre tour, la voiture suivante ne tardera pas !
- Le couloir est un lieu de passage pour les voyageurs, et la piste de travail du Receveur - Dégagez la piste !
- Un carnet de tickets est une économie pour vous, et un gain de temps pour tous.
- Préparez votre monnaie, vous faciliterez le service.
- Si vous attendez le dernier moment pour vous préparer à descendre de voiture, tout le monde vous attendra.
- Sur le marchepied, pendant la marche, vous êtes à un pas de l'accident.

[...]

Cinéma -

[20] ARATP, 1R 80.

A la fois sonore et visuelle, la propagande par l'écran est très efficace, et à ce titre, elle mérite d'être envisagée, bien que plus onéreuse et plus difficile à réaliser que les procédés déjà vus.

[...]

Comment faire admettre ces films ?

La solution la plus simple, et la moins onéreuse serait de faire considérer leur caractère d'utilité publique, et par voie préfectorale d'en faire imposer la présentation dans les Salles de Spectacle de la Région Parisienne, au même titre que les films de propagande créés par les Ministères.

Toutefois, Madame Jacques HAVET Directrice des films de court métrage à la Direction du Cinéma consultée à ce sujet, n'a pas fourni un avis favorable, donnant pour argument que le Chemin de fer du Métropolitain n'est pas organisme d'Etat qu'ainsi il serait entrainé à prendre place dans le circuit commercial.

Il convient donc de ne pas s'arrêter à cette solution et d'examiner la question sur un plan commercial.

Ces films pourraient être passés, soit dans la bande des actualités, soit avec la publicité.

[...]

De toutes façons une certaine redevance devrait être prévue pour occupation de l'écran.

[...]

Schémas de scénaris -

Documentaire : Votre Autobus

Hier

- Les Autobus aux Armées
- Aperçu de l'état dans lequel nous les avons récupérés.
- Vue des Ateliers de Championnet après les bombardements.
- Remise au travail des équipes.
- Les premiers Autobus réparés.
- Représentation vivante des mises en service successives des lignes.

Aujourd'hui

- Un Dépôt le matin
- Les Autobus en bataille
- Présentation de quelques agents en fonction.
- La sortie
- Un terminus, vue rapide des installations
- Arrivée des premières voitures
- Les Agents au travail
- Départ de l'autobus en ligne
- Vuessuccessives et rapides d'un certain nombre de terminus avec leurs voitures en partance, afin de montrer l'activité générale et les départs simultanés sur tout le Réseau.

– Présentation d'un plan de Paris et de sa Banlieue, légèrement estompé et sans ligne d'autobus.
Des traits gras avançant à partir des Terminus des lignes figureraient la progression de la première voiture sur chacune d'elles. En se rejoignant, ces traits gras formeraient finalement le tracé complet du Réseau Routier.
– Un point d'arrêt dans Paris, les dispositifs fixes.
– Arrivée de quelques voyageurs au point d'arrêt.
Usage des couloirs
Usage des numéros d'appel.
– Files d'attente sans aucun dispositif.
– Arrivée d'une voiture.
– Les gestes.
– Montrer le grotesque de certaines mêlées.
– Montée en voiture (le Speaker ne ménage pas les réflexions édifiantes).
– Prise es places dans la voiture
– Places à ne pas occuper (couloir
(marchepied.
– Les droits de priorité.
– Mettre en vedette le rôle du Receveur
– Commande des mouvements de la voiture
– Recette
– Discipline
– Les renseignements.
– Arrêt et descente des voyageurs
– La Préparation
– Les imprudences.
– D'autres voyageurs montes ; vues sur le Machiniste.
– La conduite, les manœuvres vues du poste de pilotage
– La rue, ses encombrements, les gêneurs et les maladroits.

Conclusion

– Le repos bien gagné des Agents :
– Les terrains de sport (Berny, Joinville)
– Les Domaines de vacances.

Films de propagande - courts métrages

Ces films pourraient illustrer les slogans. Ainsi, chaque attitude bonne ou mauvaise du public pourrait être mise en relief. Bien souvent même la moralité apparaîtrait d'elle-même et n'aurait pas besoin d'être énoncée.

[...]

L'INGENIEUR
CHEF DU SERVICE DU MOUVEMENT P.I.

Annexe 82

Rapport d'analyse de tickets par le laboratoire interne de la CMP du 21 mars 1947 [21]

Monsieur le DIRECTEUR DU RESEAU ROUTIER

OBJET : RESULTAT D'EXAMEN DE TICKETS DOUTEUX

En réponse à votre note REM. 3852 du 10.3.1947, j'ai l'honneur de vous communiquer les résultats de l'examen par le Laboratoire, des tickets que vous avez remis.

Iº - Tickets Nº19.456 CD-6-7-8-9-10-11 Millésimé 1945 -

ASPECT GENERAL

L'ensemble des teintes a subi un virage au brun. La réactivité du fond de garantie est normale. L'examen des tickets, à la loupe binoculaire grossissement 10, donne un aspect net et sans manque. Les lettres du fond de garantie sont inégalement teintées en jaune et en brun. cependant, pour une même lettre, les parties brunes sont régulièrement situées aux mêmes points de la lettre, là où l'encre semble s'être amassée ; exemple : bas des O et des U, haut des T, partie médiane horizontale des R.

Sous plus fort grossissement, les parties brunes présentent les contours anguleux d'un composé cristallin.

Il est à noter que les réactifs courants ne produisent pas ce brunissement. Cependant, nous avons pu obtenir un aspect identique en exposant des tickets humides de même fabrication à l'action de l'hydrogène sulfuré.

En conséquence :

Iº - nous pensons que ces tickets peuvent devoir leur teinte à un séjour fortuit dans une
atmosphère sulfureuse (proximité de fosses d'aisance par exemple) ;

2º - l'aspect régulier du fond de garantie semble exclure toute possibilité d'oblitération antérieure et tout lavage intentionnel.

2º - Tickets Nº81.885 CJ I2.et I3 -

ASPECT GENERAL D'UN TICKET AYANT ETE MOUILLE - FOND DE GARANTIE - REACTIVITE NORMALE.-

On ne perçoit d'autres traces d'oblitération que celles e par l'appareil II76. On doit,là aussi, rejeter toute hypothèse de lavage intentionnel.

LE DIRECTEUR DES TRAVAUX NEUFS
ET DES APPROVISIONNEMENTS p.i.,

[21] Note CMP/341 du 21 mars 1947 (ARATP, 1R 149).

Annexe 83

« Autobussomanie », *Le Monde*, 30 mai 1948

LUNDI prochain, le métro mettra en service une nouvelle ligne d'autobus. Pareille proposition, énoncée il y a dix ans, eût valu à son auteur commisération étonnée. Aujourd'hui, c'est là simple étape de notre redressement. Le retour des autobus est certainement l'un des événements que les Parisiens apprécient le plus. Plutôt que de prendre le métro qui, en dix minutes et sans changement, les mènerait à 200 mètres de chez eux, ils préfèrent attendre trois quarts d'heure que passe un autobus enfin incomplet ; quitte du reste à se faire ravir leur place par une de ces priorités devant lesquelles on est aise de s'incliner lorsqu'elles sont féminines et maternelles, mais qui, masculines, agacent un tantinet.

L'autobussomanie gagne de plus en plus les diverses classes de la société. Il n'est que de voir quels attroupements prodigieux se forment, dès 6 heures du soir. "J'en laisse passer deux et puis je prends le métro", disait hier non loin de moi cette jeune femme très new-look ; elle en attendit au moins douze, ce qui est une manière d'indiquer qu'on n'échappe pas toujours soi-même aux petits travers que l'on critique.

Tout aussi inexpugnable qu'il soit, l'autobus n'est pas sans présenter de sérieux avantages : on peut en l'attendant prendre l'air, contempler charmantes silhouettes et plaisantes vitrines. Et puis il fournit, à tous les retards, la plus incontestable excuse. Que dire au brave homme haletant qui se présente chez vous, à l'heure où tout le monde s'en va, bredouillant : "Désolé, j'avais voulu prendre l'autobus" ?

André Fontaine

Annexe 84

Plainte de la maison Dujardin adressée à la direction de la STCRP à propos des dédoublement d'itinéraires du 2 février 1949 [22]

Le 2 février 1949

T.C.R.P.
12, rue Magellan
PARIS

Messieurs,

A l'arrêt Rue Vieille du Temple ligne 66 nous vous serions très obligés de mettre une plaque, comme vous en mettez d'ailleurs à certains endroits, indiquant que pour la direction Bourse, Opéra il faut aller prendre l'autobus rue des 4 Fils.

A longueur de journée nous sommes obligés de donner ces indications.

Nous vous remercions de ce que vous voudrez bien faire et vous présentons, Messieurs, nos sincères salutations.

[22] ARATP, 1R 255.

Annexe 85

Plainte de Suchet à la direction de la RATP à propos du terminus de Vincennes (Château) du 17 février 1955 [23]

Paris, le 17 Février 1955

Monsieur le Directeur de la R.A.T.P.
6, quai des Grands Augustins
PARIS -

Monsieur le Directeur,

Pour me rendre à mon travail je dois tous les jours prendre au Chateau de Vincennes un autobus, soit le 106 - 108 - 109 - 110 - 112 qui tous me conduisent à la gare de Joinville.

Je voudrais vous signaler certaines choses qui sont peut être nécessaires pour la marche de vos services, mais bien gênantes pour l'usager qui n'en voit pas toujours la nécessité.

A une époque où la R.A.T.P. se plaint de la baisse des recettes, je pense que le point de vue de l'usager est peut-être à considérer , même si, comme moi il est sexagénaire et n'a plus la possibilité de s'adapter à la moto ou à la "vespa".

Or ce matin les autobus au départ du Chateau de Vincennes ont changé de place et j'avoue ne pas avoir compris pourquoi le 206 a pris la place du 110, ce dernier étant revenu à l'emplacement qu'il occupait il y a quelques mois, le 106, le 109 le 112 ont changé ; seul le 108 est resté héroiquement à sa place .

L'usager court d'un endroit à l'autre, voit partir les autobus sous ses yeux, se dit qu'il arrivera en retard à son travail et sa mauvaise humeur retombe sur les agents de service qui bien souvent, forts de leur immuabilité de fonctionnaires, ne font aucun effort d'amabilité vis à vis des clients de la R.A.T.P., pensant probablement qu'il ne s'agit que de "cochons de payants".

Je viens donc vous demander ceci :

1°.-N'y aurait-il aucun moyenpour que les gens qui comme moi (et je crois qu'ils sont nombreux) emploient indifféremment les lignes 106 - 108 - 109 - 110 et 112 ,puissent se rendre compte rapidement quel est l'autobus qui doit partir le premier et que leur point de départ soit rassemblé aussi près que possible es uns des autres.

2°.-Quant un changement d'emplacement se produira, que les usagers en soient avisés dès la sortie du métro soit par une pancarte très apparente (il y a des gens qui n'ont pas bonne vue) ou encore par une annonce les informant de ce changement.

Est-ce réalisable ou est-de trop demander ? Je le laisse à votre jugement.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distinués.

C Suchet

[23] ARATP, 1R 198.

Enquête suite à la plainte de Suchet à la direction de la RATP à propos du terminus de Vincennes (Château) du 17 février 1955 [23]

ENQUÊTE SUR PLAINTE

DEPOT : Saint-Maur LIGNES : 106-108-109-110-112-206

Date de plainte : 17 Février 1955

Nom du plaignant : Madame SUCHET

Adresse : 7, boulevard Morland Paris IV^{o}

Lettre jointe N^{o} : 02431

RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE ET OBSERVATIONS

Le stationnement des lignes 106-108-et 109 au terminus de Vincennes (Château) n'a pas changé.

La modification du stationnement des lignes 110-112 et 206 a pour cause la construction des nouveaux abris,la première phase étant terminée,les lignes 110 et 112 ont repris leurs emplacements définitifs,la ligne 206 a été provisoirement déplacée pour permettre la continuation des travaux.

Par la suite,lorsque les travaux d'aménagement du terminus seront terminés,les lignes 106-108-109-110-112 et 206 sont prévues pour être groupées vers la sortie du Métro,cce qui facilitera les usagers de Joinville le Pont.

D'autre part,l'installation d'un dispositif pour indiquer aux voyageurs la premièr voiture à partir n'est pas a retenir dans un terminus aussi important que Vincennes Chateau un dispositif lumineux avait déjà été installé avant 1939,il a dû être supprimé en raison de nombreux incidents,un dispositif quelconque ne pourrait être actionné que par un Contrôleur extérieur,ce gradé devrait y porter une attention continuelle il ne pourrait donc pas surveiller efficacement les départs ni le classement des voitures aux heures de pointe,ce qui serait nuisible pour le service et préjudiciable aux usagers.

Aussi à notre avis il faut maintenir la situation actuelle,les voyageurs pouvant facilement se renseigner au Contrôleur de service.

- TRANSMIS SANS SUITE.

L'inspecteur de lignes
J. Larband

Réponse à la plainte de Suchet à la direction de la RATP à propos du terminus de Vincennes (Château) du 17 février 1955 [23]

Madame C. SUCHET
7, Boulevard Morland
PARIS (IVe)

Madame,

En réponse à votre lettre parvenue à notre siège administratif le 23 février 1955, nous avons l'honneur de vous faire connaître qu'aucune modification n'a été apportée récemment au stationnement des autobus des lignes 106 et 109 au terminus du Château de Vincennes.

Le point de montée des voyageurs des lignes 110 et 112 qui avait été déplacé pour permettre l'édification de nouveaux abris a été rétabli à son emplacement normal. Seul, le lieu de stationnement des voitures de la ligne 206 demeure provisoire pendant l'exécution de ces travaux.

Toutes les modifications effectuées ont d'ailleurs été portées à la connaissance du public par des pancartes très lisibles et judicieusement placées. Lorsque l'aménagement en cours du terminus sera achevé, les couloirs d'accès aux autobus des lignes 106. 108. 109. 110. 112 et 206 seront groupés de manière à offrir les plus grandes commodités possibles aux usagers à destination des points d'arrêt communs à ces lignes.

Par ailleurs, l'installation au Château de Vincennes d'un appareil indiquant l'ordre de départ des voitures ne peut être envisagée en raison de la fréquence de ces départs et du nombre important de lignes dont le terminus est fixé à cet endroit.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

LE DIRECTEUR DU RÉSEAU ROUTIER

Annexe 86

« *Paris Promenade (1)* [24] »

« Tout nouveau, tout beau. » Il y a de la gaieté, de l'ironie, et de la méfiance dans l'esprit de ce dicton-là. « Tout nouveau, tout beau », c'est ce que je dirais du nouvel amour d'une de mes amies, du vélomoteur dont mon neveu se félicite d'avoir fait la dépense et même des petits chats frais éclos dans une loge de concierge, mais ces paroles, pourtant empreintes de pessimisme, ne me viendraient pas à la pensée devant les nouveaux autobus parisiens. Plus de liberté, plus d'improviste : l'air de Paris n'y entre pas. « Vous avez besoin d'aller à la Madeleine ? Eh bien ! vous serez punis et c'est emprisonnés qu'on vous y conduira. » Voilà ce que nous croyons entendre tandis que nous montons tête basse dans ces véhicules menaçants dont les portes s'ouvrent et se referment comme des trappes verticales. Clôture sans appel ! L'heure n'est pas à la plaisanterie, personne ne sourit à personne et il y a de quoi pleurer. Plus de plate-forme. C'est la fin des seuls clubs importants de Paris !

Passant l'autre jour devant l'église Notre-Dame-des-Victoires, ancienne chapelle des augustins déchaussés, construite en 1656, par Galopin, entre autres, et dont le nom célèbre les victoires de Louis XIII, je me suis arrêtée, je suis entrée et, comme il faut prévenir la disparition des choses auxquelles on tient, je me suis adressée à saint Antoine de Padoue. « Qui peut le plus, peut le moins, lui ai-je dit. Vous qui nous aidez à retrouver ce que nous avons égaré, empêchez, je vous prie, que les représentants d'une civilisation plus enjouée que celle d'aujourd'hui, ne disparaissent à jamais. (Je pensais aux anciens autobus.) Faites que la forme ne s'en perde pas et qu'on la perpétue, comme nous perpétuons, en les faisant copier, des meubles qui nous plaisent par leur confort, leur charme ou leur beauté. » Sur quoi, je lui ai fait un don très au-dessus de mes moyens. J'attends le résultat et mon espoir renaît en constatant que de nombreuses lignes sont toujours desservies par le classique et joyeux autobus parisien. « Le 21 » : Gare-Saint-Lazare - Porte-de-Gentilly ; « Le 38 » : Gare-de-l'Est - Porte-d'Orléans ; « Le 81 » : Gare-du-Luxembourg - Porte-de-Saint-Ouen et bien d'autres encore. Dieu merci !

L'autobus à plate-forme est le yacht de gavroche. Bateaux à roues, naviguant sur les rues de notre capitale, ils fendent les vagues de la circulation et battent le flot sombre de l'asphalte comme à Venise les *vaporetti* fendent les eaux du Grand Canal. Pour plage arrière, ils ont leur plate-forme, terrasse où l'on consomme un air grisant, club des quatre saisons où les habitués se retrouvent chaque jour à la même heure, vrai balcon mouvant et émouvant de Paris d'où le Parisien assiste à l'humeur de sa ville. La voiture du milliardaire n'est qu'un nid de trucs et, si j'en crois ce que j'ai observé, le plus riche d'entre eux ne peut s'enorgueillir d'avoir, luxe suprême, une plate-forme attachée à sa voiture privée. Sur la plate-forme, il y a le coin des amoureux, le coin des étudiants, le coin des fonctionnaires et le coin des sportifs. Il y a place aussi pour l'artiste et le gamin siffleur. Les hommes aident les dames à monter et, tandis qu'avec des mines de femmes frileuses ou poursuivies, elles vont s'asseoir à l'intérieur, le sergent de ville qui rentre chez lui, ayant terminé son service, s'éponge le front puis, d'un coup de pouce, incline son képi de façon débonnaire. Astre à sonnette, astre oblong placé à portée de nos mains, une poignée de bois, suspendue à une chaîne fixée à la toiture, se balance au-dessus de nos têtes : « Ding ! » On part !

[24] de Vilmorin (L.), *Promenades et autres rencontres*, Paris, Gallimard, 2000, pp. 35-39. Les textes de ce recueil ont été écrits entre mars 1955 et octobre 1960.

« Ding ! Ding ! » Arrêt surprise ! Et le monsieur, soumis dans son foyer à la domination de son épouse, peut, grâce à cet astre, venger son autorité blessée et en imposer à tous les voyageurs. D'un geste qui le réhabilite à ses propres yeux et console son orgueil, il s'empare fièrement de la poignée de bois et la tire à lui au moment opportun. Connaissant bien son monde et les lois du voyage, il se sent alors un hardi capitaine : « Ding ! » Un son argentin correspond à son geste : l'autobus s'arrête ou repart et le contrôleur, occupé à poinçonner les billets à l'autre bout de la voiture, l'approuve et le remercie d'un signe de tête et d'un clin d'œil.

J'ai connu, voilà quelques années, de jeunes mariés qui, n'étant pas riches, ont fait leur voyage de noce en autobus. Ils ont roulé dans Paris et tout autour de Paris. A chacune des portes de la ville, ils retrouvèrent des amis dont les voix devaient entraîner leur imagination si loin que leur voyage s'étendit, par moments, au-delà des frontières de la France. A la porte de Flandre, Rimbaud s'interrogeait : « Si mon mal se résigne / Si j'ai jamais quelque or / Choisirai-je le Nord... » A Bercy et à la porte de Vincennes, où s'ouvrent les grandes chaussées de l'Est, Apollinaire les entraîna jusqu'aux pays rhénans : « Le mai, le joli mai en barque sur le Rhin / Les dames regardaient du haut de la montagne / Que vous êtes jolie, mais la barque s'éloigne... » A la porte d'Italie, Gérard de Nerval s'adressant à la nostalgie lui disait : « Rends-moi le Pausilippe et la mer d'Italie... » A la porte d'Orléans, ils entendaient deux voix. C'était Péguy leur parlant de la Loire : « Cent vingt châteaux lui font une lutte courtoise. Plus nombreux, plus nerveux, plus fins que des palais / Ils ont nom Valençay, Saint-Aignan et Langeais, Chenonceaux et Chambord, Azay, le Lude, Amboise... » ; et c'était Hugo qui leur parlait de l'Espagne : « Elle aime une fleur bleue d'Allemagne / Je fais chaque jour une lieue jusqu'à Caramanchel pour avoir de ces fleurs. J'en ai cherché partout sans en trouver ailleurs. » A la porte de Saint-Cloud, par où souvent on sort pour aller en Bretagne, Baudelaire leur a dit : « Homme libre, toujours tu chériras la mer ! » Quand à Verlaine, il rêvait à Auteuil : « Ame, te souvient-il / au fond du paradis, De la gare d'Auteuil et des trains de jadis / T'amenant chaque jour venus de la Chapelle ? »

Penchés au balcon d'un autobus parisien, quel beau voyage nos amoureux ont fait avec leurs quatre sous ! Conduits par les poètes, ils ont exploré les lointains, sans, pourtant, dédaigner les proches horizons : la rondeur des places, l'étendue des marchés, l'énigme des carrefours, les boutiques, les jardins, les maisons et les foules, et la rue qui s'emplit, se vide et se dévide comme le rêve et comme le destin.

Annexe 87

Texte des papillons apposés par les agents de la RATP sur les véhicules en infraction en 1961 [25]

La R.A.T.P. vous informe que votre voiture stationne à un emplacement réservé à l'arrêt des véhicules de la Régie. De ce fait, vous êtes en infraction avec les dispositions de l'article 26 de l'arrêté préfectoral du 2 juin 1959, qui prévoient une interdiction de stationnement à moins de quinze mètres de part et d'autre des dispositifs signalisateurs des stations d'autobus à Paris, d'autobus et d'autocars en banlieue.

En conséquence, un rapport est adressé aux services de Police pour suite à donner.

Lieu .....

le ..... à .....

Véhicule n°

Marque

Vous êtes prié, après avoir rempli le questionnaire figurant au verso, de transmettre cette notice, sous huitaine, en franchise postale, à M. le Préfet de Police, Direction générale de la Police Municipale, Paris (4ème)[26].

L'agent n° .....

[25] Note RATP/R/ 4 815 du 4 avril 1961 (ARATP, 1R 148).

[26] Le verso ne demande que les coordonnées de la personne et, le cas échéant, du propriétaire du véhicule.

Annexe 88

Compte-rendu de visite de Robert Bonecase, cadre du réseau routier, suite à une proposition faite à la RATP en 1966 par Michel Bernstein, du 6 janvier 1967 [27]

Lettre de Monsieur Michel Bernstein
47, rue du Chemin Vert
Boulogne sur Seine
exposant une "proposition rationnelle" consistant à fusionner les lignes 20 et 53 de façon à ne garder qu'une ligne unique Gare de Lyon - Porte d'Asnières

Mercredi 4 Janvier dans l'après-midi j'ai rendu visite à M^r^ Bernstein et lui ai exposé :

- les motifs de la limitation du 53 à l'Opéra
- les difficultés d'exploitation liées à l'importance de la circulation, et l'incidence sur ces difficultés de la longueur de nos lignes. Incidence qui nous fait adopter une politique de raccourcissement des itinéraires et qu'il ne peut donc être question de prolonger la ligne 20.
- les diminutions du trafic en service de nuit - service de nuit, d'ailleurs à l'essai, en tant que réseau complémentaire du métro - qui justifient notre refus d'envisager de prolonger en soirée le service du 20.
- le problème de la suppression des lignes le dimanche, mesure prise par le Syndicat des Transports Parisiens (Organisme dont il ignorait l'existence) et qui peut-être pourrait recevoir quelques aménagements.
- notre position très favorable à toute mesure facilitant la circulation des autobus comme les créations de couloirs réservés; c'est la Police qu'il faut convaincre, ce à quoi nous nous employons. Pour une bande sur les Grands Boulevards (à contre sens) la présence de nombreux commerçants rend illusoire toute demande en ce sens.

Monsieur Bernstein est un homme jeune (35 ans environ) s'occupant

[27] ABUS, Ligne 20. Ce même Michel Bernstein écrivit à nouveau en 1968 à la RATP pour faire part de suggestions précises en matière de réseau d'autobus. Il affirmait d'ailleurs « *étudier un projet de remodelage complet du réseau intra-muros qui soit adapté aux exigences de 1970 et non la séquelle de l'ancien réseau TCRP incomplètement restauré comme l'st le réseau actuel* » (lettre de Michel Bernstein à la RATP du 20 décembre 1968 (ARATP, 1R 289)).

d'édition de disques. Il occupe un bureau modeste - bien que meublé d'une façon moderne - dans une immeuble encore plus modeste. Une secrétaire est le seul employé aperçu, et l'activité professionnelle de notre correspondant m'a paru bien faible puisqu'il m'a consacré près de $\underline{3}$ heures d'entretien sans être interrompu.

Au cours de cet entretien, la question 20.53 a été évoquée superficiellement. Monsieur Bernstein homme très disert a parlé pratiquement de toutes les lignes de Paris. Il a incontestablement une très bonne connaissance du réseau, comme de celui d'avant-guerre (il nous reproche de ne pas avoir conservé des lignes banlieue-Paris) et il connait le problème des transports dans certaines villes de province et de l'étranger (Lille, St Etienne - et ses tramways à contre sens - Bruxelles, Anvers)

Il m'a dit ne pas avoir d'informateur, mais utilisateur assidu des transports de surface il m'a affirmé être très intéressé par ces problèmes au point d'avoir envoyé un article à la revue Transmondia sur l'utilisation de Trams sur le PC (article que je me souviens avoir lu) au point d'observer attentivement ce qui se passe sur ses lignes.
(Il n'approuve pas la suppression de la vente de carnets sur les lignes à un agent; il connait le nombre de voitures en service par le nombre le plus élevé figurant sur les plaques de police...) Je suis, m'a-t-il dit, un mélomane des Transports!!

Conscient qu'une réponse écrite répéterait mes arguments, il s'est déclaré satisfait de ma visite et ne désire pas de réponse.

Il a admis mes explications dans la mesure où elles sont placées dans le contexte actuel.
Dès l'instant où nous aurions toutes les facilités de circulation qu'il estime que nous devrions avoir, il est évident que nos fréquences, nos itinéraires, notre service seraient dans bien des cas différents.

Bonecase - 6.1.67

Annexe 89

Plainte de B. Faivre au préfet de police sur le fonctionnement du réseau d'autobus du 20 août 1968 [28]

Meudon, 20 août 1968

Monsieur le Préfet

J'ai lu dans la Presse, et vu à la Télévision qu vous cherchiez les moyens de réconcilier les Parisiens avec les autobus et de parvenir à réduire l'utilisation des voitures privées, causes de tant d'embouteillages. C'est pourquoi je me permets de venir vous dire quels sont les petits aménagements que je souhaiterais dans l'organisation des transports par autobus.

Tout d'abord il faudrait que les gens connaissent mieux les lignes d'autobus. Dans le métro, il est très facile de s'y reconnaitre : les plans clairs et bien tracés, les inscriptions de chaque station ou au début de chaque couloir permettent à tous, même aux provinciaux et aux étrangers, de trouver leur chemin.

Mais les lignes d'autobus représentent un vrai labyrinthe. Il n'y a, pour s'y retrouver, que des cartes très peu nettes et embrouillées; et encore on ne les trouve que dans les stations particulièrement importantes. A tous les autres arrêts on trouve seulement une espèce de réverbère (sans lumière évidemment) qui donne des indications tellement laconiques qu'il faut être déjà très au courant de la disposition des parcours pour les comprendre.

Enfin, ce qui éloigne beaucoup de personnes de ce genre de transport, c'est l'attente indéterminée, debout et parfois sous la pluie. Pour éviter cet inconvénient, il serait très nécessaire, d'abord, de placer un banc à côté de chaque station. Quand on pense que, même là où on a construit, ces dernières années, un abri pour la pluie, il ne s'y trouve même pas un banc! Je ne sais pas s'il serait possible de placer partout, à chaque arrêt d'autobus, un de ces petits abris en matériau léger, mais il faudrait au moins un banc. Songez à toutes les personnes âgées, fatiguées, qui aspirent à se reposer après leur

[28] ARATP, 1R 289.

journée de travail après une randonnée pénible dans les grands magasins, et qui doivent encore rester debout en attendant un autobus qui arrive on ne sait quand...

Car cela aussi est un inconvénient de l'autobus : les usagers n'ont aucune idée de la fréquence des passages sur telle ou telle ligne. Ne pourrait-on mettre à chaque station, soit au bout du pseudo-réverbère, soit, s'il y a un abri, à l'intérieur de celui-ci, un certain nombre d'indications nécessaires et, en particulier, celle de la fréquence des passages ?

Evidemment, pour que ces passages aient lieu régulièrement, il ne faudrait pas que les autobus souffrent des embouteillages ; la R.A.T.P. a envisagé pour certaines lignes des "passages réservés". Mais il est évident que ce n'est pas possible pour toutes. Cependant, si les départs de chaque autobus ont lieu à des heures précises il est à prévoir que, même avec les embouteillages qui se produisent souvent aux mêmes endroits, les fréquences de passage pourront être assez régulières en chaque point du parcours.

Que dire des autobus de banlieue ? Ils ne sont pas plus favorisés que ceux de Paris. Ils connaissent rarement les embouteillages, mais ils sont eux-mêmes tellement rares que les gens ne sont guères encouragés à les prendre. Pour eux aussi il faudrait prévoir un banc ou un abri à chaque arrêt.

[...]

B. Faivre

Annexe 90

Plainte de l'historien Louis Chevalier au secrétaire général de la RATP Raymond Arasse du 12 décembre 1975 [29]

Paris, le 12 Décembre 1975

Monsieur R. ARASSE
Secrétaire Général de la R.A.T.P.
53 ter, quai des Grands Augustins
75006 - PARIS

Cher Ami,

Je suis consterné par la forme des fauteuils de votre nouveau 38. Comme je fais partie des centaines de milliers de Parisiens qui ont un lumbago et auquel le moindre choc est fatal, la ligne 38 m'est désormais interdite.

Il y a une seamine, ayant pris le 38 et arrivant à mon cours plié en deux, j'ai dû expliquer à mes auditeurs ce qui m'arrivait et j'ai immédiatement reçu une vingtaine de lettres de personnes qui pensaient exactement comme moi. Je ne vois de comparable que les fauteuils de la salle à manger de l'Elysée.

Les fauteuils de l'Elysée feront partie de ma prochaine description de Paris et des Parisiens, mais je crois que je vais y ajouter un chapitre sur les nouveaux fauteuils de la R.A.T.P.

Je m'excuse de dicter cette lettre en hâte et sans me relire.

Toutes mes amitiés

L. Chevalier

[29] ARATP, 1R 232.

Annexe 91

« La brigade en action », *ELL*, mars 1983

DEPUIS le 20 décembre, la brigade de surveillance du réseau routier assure le dégagement des couloirs réservés aux autobus sur l'itinéraire de la ligne 54. Tous les jours, du lundi au vendredi, trois équipes se relayent entre 8 heures du matin et 8 heures du soir. Chaque équipe se compose de trois personnes : un gradé en civil et deux gradés en uniforme. L'agent en civil est assermenté. Par conséquent, il est officiellement habilité à constater les infractions affectant l'arrêt et la circulation des autobus. *Entre les lignes* à suivi l'une de ces équipes sur le 54.

13 heures, place de la République : Roland, Adrien et Marcel nous attendent à côté de la borne de départ du 54. Quelques mots de présentation et toute l'équipe monte en voiture. « *Aujourd'hui, nous allons commencer notre tournée par le boulevard de Magenta. C'est un point dur de la ligne. Les couloirs sont souvent encombrés, surtout entre la gare du Nord et la gare de l'Est.* » Roland, le civil de l'équipe, connaît bien le secteur ; il a déjà effectué plusieurs rondes de surveillance sur le 54. Une trentaine de mètres après l'arrêt Jacques Bonsergent, plusieurs voitures sont garées dans le couloir du premier véhicule. « *Le moteur est encore chaud, la voiture doit être là depuis peu. Souvent les conducteurs laissent les feux de détresse pour faire croire qu'ils viennent d'arriver. C'est un truc courant auquel nous sommes habitués.* » Pendant que ses collègues font le tour des véhicules, Roland pénètre dans un magasin tout proche. « *Vous savez à qui appartiennent les véhicules en stationnement dans le couloir d'autobus* » demande-t-il. La réaction est immédiate : « *Je pars tout de suite* », dit un homme d'une trentaine d'années, « *merci de prévenir, c'est sympa !* » « *Beaucoup de gens enlèvent leur voiture dès que nous le leur demandons... Nous ne cherchons pas à réprimer à tout prix : nous souhaitons au contraire dissuader les automobilistes de stationner dans les couloirs en leur montrant que nous exerçons une surveillance efficace et constante... Très vite les commerçants ont repéré notre présence et ils n'hésitent pas à prévenir les clients qui se garent devant chez eux.* »

A l'abri derrière un tronc d'arbre, Adrien et Marcel remplissent en bougonnant les fatidiques papillons verts. « *Quel dommage qu'à la Régie on ne connaissent pas les stylos imperméables. Ce serait bien utile les jours de pluie... Pour nous, l'opération 54 c'est avant tout du secrétariat. Nous remplissons les bordereaux d'infraction afin de simplifier au maximum le travail du civil. Un agent tout seul ne parviendrait jamais à exercer une surveillance suffisante en passant plusieurs fois par jour aux mêmes endroits.* » La présence de deux gradés en uniforme a aussi un impact psychologique sur le public. D'une part, les voyageurs constatent que la Régie agit avec ses propres moyens contre la dégradation des conditions de circulation des abribus ; d'autre part, les automobilistes deviennent plus sensibles aux risques de sanction en cas de non respect des couloirs réservés.

En quelques semaines, le nombre des véhicules en infraction a sensiblement diminué et les arrêts du boulevard de Rochechouart ou de l'avenue de Clichy sont assez bien dégagés. Toutefois, les trottoirs sont souvent encombrés par des voitures qui stationnaient autrefois dans les couloirs : « *preuve que nous avons affaire à des habitués du quartier qui profitaient d'un manque de surveillance pour se mettre n'importe où.* »

Barbès, Anvers, Place de Clichy, La Fourche et retour : la ronde continue, tantôt à pied, tantôt en autobus. Rue de Strasbourg, une voiture stationne à côté des arrêts de bus. L'équipe l'avait déjà repérée en passant un quart d'heure plus tôt sur le boulevard de Magenta. « *J'étais en livrai-*

son », clame le propriétaire du véhicule qui venait de sortir en trombe d'un restaurant voisin, « *d'ailleurs vous feriez mieux de courir après les cambrioleurs au lieu d'ennuyer ceux qui travaillent.* » « *Toujours la même histoire* », soupire Adrien, « *à les écouter, ce sont tous d'innocentes victimes qui sont garées là pour leur boulot ou pour accompagner leur grand-mère impotente. Neuf fois sur dix c'est de la frime... On cherche alors à les calmer et on leur montre qu'ils gênent le passage des bus. En général, tout s'arrange assez bien. La présence d'un civil avec nous facilite les choses : les gens sont méfiants et ils n'osent pas trop rouspéter devant lui.* » Roland partage l'avis de ses camarades : « *A plusieurs reprises, j'ai discuté avec des chefs de lignes ; plusieurs d'entre eux avaient été pris à part par les automobilistes irascibles garés dans les couloirs de bus. En revanche je n'ai jamais entendu parler d'incidents sur le 54 avec les gars de la brigade de surveillance.* »

Entre 13 heures et 18 heures 30, Roland, Adrien et Marcel ont parcouru plusieurs kilomètres à pied le long du trajet du 54. Vers 17 heures 30, ils ont croisé l'autre équipe qui tourne jusqu'à 20 heures 15. Bilan de l'après-midi, une trentaine de contraventions, auxquelles il faut ajouter les PV mis par l'équipe du matin. Avant de se séparer, Roland fixe à ses coéquipiers le rendez-vous du lendemain : « *12 heures 30 à gare du Nord... Chaque jour, on part d'un endroit différent, comme ça personne ne sait à quelle heure on va passer... Nous ne souhaitons pas coincer les gens, nous souhaitons leur montrer que nous sommes là et qu'ils peuvent facilement écoper d'une amende de 600 F [(160€ de 2006)] s'ils stationnent dans les couloirs réservés.* » Roland, Adrien et Marcel n'ont donc rien de redresseurs de torts qui arpenteraient les couloirs du 54 comme des shérifs les rues d'une ville de l'Ouest. Davantage tournés vers la prévention, ils assurent un véritable îlotage sur la ligne 54. Jouer les « *hirondelles* » du réseau routier, voilà une mission inattendue pour les agents de la brigade de surveillance !

Annexe 92

« La ligne 20 part en voyage », *Le Monde*, 18 janvier 1992

UN banlieusard un peu pressé, un de ceux qui paraissent poussés, sans ménagement, hors de la gare Saint-Lazare par la vague suivante, pourrait le remarquer, avant de plonger dans la gueule béante de l'échangeur souterrain du métro. Un bus. Un bus frappé du numéro 20, allez savoir pourquoi, garé le long de son petit quai sur l'esplanade, bien visible et incongru si près des gros débits du transport urbain, comme posé là, dirait-on, pour faire la nique au monde inhumain du métro. Une invitation à la désertion, à l'école buissonnière, une dernière chance offerte, par la RATP, d'éviter la RATP.

Car, rien qu'à son allure, courte, ventrue, désuète au temps des TGV parisiens à soufflet, des bus rectifiés par le design, ce digne émissaire de « la » 20 marque sa différence canaille, une sorte d'effronterie dans le paysage uniforme de la circulation. Il évoque irrésistiblement une autre époque avec sa plate-forme arrière à l'air libre : les bus de Maigret et de Zazie, 36 et la Libération, les filles en soquettes blanches photographiées par Doisneau, les films de Truffaut. Pas vraiment une relique, à en croire ses chauffeurs. Une idée d'ingénieur nostalgique qui proposa, comme par le passé, d'offrir aux fumeurs et aux amoureux des gaz d'échappement, 2-3 mètres carrés sans clôture à la poupe de l'engin.

Il s'en trouve sans doute d'identiques, sur d'autres lignes, au hasard des attributions, mais celui-là, ceux-là sont de la 20, une ligne courte, dite de liaison inter-gares, logique balade entre Saint-Lazare et la gare de Lyon, via l'Opéra, République et Bastille. En gros, le bons sens de la ligne droite, si l'on excepte une courte remontée de la rue du Temple. Depuis le début de sa longue histoire, ce périple s'interrompit souvent, au gré des grognes de la rue. Ce bus à plate-forme longe exactement le trajet officiel des manifs de la rive droite. Il dut transporter plus d'ouvriers en colère, plus de pacifistes, plus d'anars qu'à son tour. Il en garde une modestie discrète et une familiarité oubliées sur les lignes à fort tonnage.

Gare Saint-Lazare - gare de Lyon. En somme, une desserte secondaire, de traverse, comme pour les chemins ou les vieux autorails de la SNCF. Mais une ligne qui vaut le voyage, même et surtout pour le plaisir de changer de bus, ou de renouer avec ce mode de transport dans la capitale. Ce courageux a les bruits doux, pour ceux qui s'y rendormirent le matin, des cars de ramassage scolaire de nos enfances. Un moteur docile, même en surrégime, des coups de pistons rassurants, l'essieu raide.

Il prend ses virages très en dévers, surtout dans la contre-allée de l'Opéra. La clientèle apprécie ce tutoiement avec l'obstacle. Ce bus a du respect pour quelques vieilles habitudes. C'est surtout sensible, le matin, à l'heure de l'embauche, dans le sens gare de Lyon - gare Saint-Lazare. Le 20 part presque à vide, les voyageurs de la gare s'engouffrant plutôt vers la Seine, piétinant ferme sous la bannière du 95. Les habitués se repèrent, tout le monde a l'air de se connaître. « Salut ! », lance une gamine au chauffeur à cheveux blancs. « Salut !, ça va l'école ? », répond l'autre. « Fait chier. » Et lui, bien sûr, le chauffeur, se marre. Vieilles complicités qui s'égrènent dès la Bastille.

Un couple d'Antillais, lui monté dans la courbe de Daumesnil, elle tapie à l'arrière : ils doivent s'aimer et s'autoriser ce seul voyage pour toute trahison. Ils échangent peu de mots, ils s'embrassent furtivement, et lui descend à République. Elle ne se retourne même pas. Elle doit être certaine de le voir remonter le lendemain. Mais, pour lui, le bus paraît attendre quelques secondes, comme si cela faisait des mois, peut-être des années qu'on espérait qu'elle décide de le suivre.

Certains lisent, même des livres, et même des livres difficiles, preuve que cette ligne

plutôt prolo a des lettres. Simone de Beauvoir expliquait qu'elle avait, après la guerre, beaucoup lu dans les bus et qu'elle bouclait souvent son trajet à l'aveugle, à peu près comme dans le métro. Sans rien voir de la ville en mouvement. Le charme du bus, et de la ligne 20, c'est justement ce film déroulé à bonne vitesse, et à juste hauteur, par-dessus la rue et son trottoir. Sur le boulevard Beaumarchais, une fille qui fait son jogging en se souriant. Aux feux rouges, d'autres, en retard, qui moulinent des jambes, renforçant, malgré eux, la sensation que ce bus est un abri. Un privilège.

Personne dans le couloir réservé. Le 20 file ses quelques nœuds. Les passagers choisissent leur angle de vue. La pesanteur terrestre, les arbres, ou les devantures. En enfilade, des enseignes : Peggy Coiffure, juste avant Myriam Décors. La douce répétition des pubs, au fil des abribus. Le film de l'Espagnol Almodovar. Sur le fronton du Cirque d'hiver, la promesse d'un Festival mondial du cirque. Et puis des réminiscences, un flottement mou dans les mémoires entre hier et demain. Des rêvasseries, à tous les coups, à voir ces visages décrochés des médiocrités matérialistes des journées à venir. Boulot, dodo, mais sans métro. Quelque chose de plus enfantin, de plus confiant que sous la terre. Les ondes de la ville, dans le jour naissant, mille signes réconfortants, un pas-de-porte, une épicerie qui s'achalande, un banc, vide, en échange de ces regards embués derrière les vitres.

Puis le 20 croise Saint-Denis, ou plutôt lui échappe, laissant la ruelle des sens à babord. Les boulevards, et d'autres affiches, plus grandes, plus avenantes, qui – comment dire ? – lui conviennent mieux. Le Rex, avec bientôt, Jacques Higelin en concert. Des films de karaté, le déroulé des théâtres et du Musée Grévin. Ce bus va rectiligne, au plus près de sa route. Il sera à l'heure à Saint-Lazare. Mais il musarde tout de même du côté des plaisirs populaires d'antan. A l'arrêt Choiseul, boulevard des Italiens, il s'arrête, pour le souvenir, à deux pas de l'ancien Monde. Quelques feux plus loin, l'Opéra, pile à l'heure de la plus belle lumière. Un virage sur les jantes, et voici Saint-Lazare.

Au retour, le 20 recherche son tracé, regretté déjà, de l'aller. Il lui faut descendre plus bas vers la Seine, patienter l'après-midi, plus encore en début de soirée rue de Réaumur. Dans ce sens, il se charge, et sans explication, plus encore en fin de jour. Alors, ce bus original et pataud ressemble un peu à tous les autres. Ses essieux grincent. On le malmène. La clientèle est énervée, crevée. Qu'importe le paysage, cette jolie perdition dans la rue du Temple ! Le 20 se presse, comme il peut. Il usine, et s'en plaint.

Ce n'est, à ces heures-là, qu'après la République, lorsqu'il retrouve son cours normal, qu'il paraît souffler, reprendre son petit poème à part, tutoyer Prévert, Queneau et quelques gens de bonne compagnie. Sur la plate-forme, les messieurs allument une cigarette de délassement. C'est drôle, il y en a toujours un qui fume la pipe. On a laissé la ville des embouteillages. Désormais, on a le temps. Le bus, au son du moteur, le sent, même pour ceux qui doivent encore sauter dans un train, à la gare de Lyon.

La balade prend fin par un bel exploit, la traversée, sans hésitation, au plus près de la statue, de la place de la Bastille. Les habitués approuvent d'un hochement de tête. La nuit tombe, et le bus devient un peu bistrot intime, offrant le luxe itinérant de lire, puisque, dehors, il n'y a plus rien à voir que des ombres. Les derniers descendent, comme à regret. Le chauffeur retire son manteau du cintre, mais laisse le cintre. « Allez, salut ! A demain. »

Philippe Boggio

Annexe 93

« La longue boucle de la petite ceinture », *Le Monde*, 20 juillet 1998

CERTAINS sont recroquevillés au fond, pour ne pas déranger. D'autres sont fièrement debout, au milieu du couloir, la main dans la poignée, du genre pressés de rentabiliser leur trajet, leur temps et leur argent. Ça dépend des clients, et de l'endroit où ils empruntent le PC (petite ceinture). Le bus parisien fait le tour de la capitale, 35 km dans les pneus à chaque virée. Et on ne l'utilise pas de la même façon selon qu'on grimpe Porte de Montreuil ou Porte de Passy.

Ce bus qui cerne Paris connaît la diagonale du clivage : les riches au sud et à l'ouest, les autres au nord et à l'est. A chaque frontière, deux stations suffisent pour transformer la clientèle, totalement. A l'approche de la Porte de Gentilly vers celle d'Orléans, les sacs plastiques chargés de courses deviennent sacs à dos ou attachés-cases. "*Mais les clients les plus emmerdants ne sont pas ceux que l'on croit*", chuchote Patricia en dépassant la Porte Maillot. Derrière elle, râle une dame stricte. "*Y a jamais de monnaie, ni de places assises.*"

Johnny-bouteilles. Patricia conduit [le] PC depuis deux ans et, sa ligne, elle l'aime. Même si les machines sont les plus vieilles de Paris. Ici, pas de bus articulés "à soufflet". Ici pas de véhicules propres. Ici, les crédits c'est toujours pour demain [...] "*Mais ici, on peut rouler vite, on n'a pas les petites rues et les manœuvres qui vont avec.*" Pour cette infime part de luxe, elle accepte les paysages de briques rouges des HLM de la ceinture, les tapineuses des boulevards extérieurs et Johnny-bouteilles. Sans domicile fixe, l'homme est un habitué des vieux bus. Il fait le tour de Paris avec ses deux cabas remplis de bouteilles vides. Des consignes qu'il se fait rembourser dans les grande surfaces qui cernent la capitale. La plupart des chauffeurs l'acceptent, mais Patricia en a marre. "*Il empeste toute la rame.*" Quand elle l'aperçoit, elle accélère et Johnny attend la rame suivante, pas pressé. D'autres sans-abris ont plus de chance. Jean-Pierre loge dans les anciens entrepôts de la Porte d'Aubervilliers et le PC c'est sa navette. "*Pendant le Mondial, j'allais mancher à la Chapelle ou à la Porte de Saint-Cloud. Vingt minutes de chez moi.*" Le Stade de France et le Parc des Princes sont sur la ligne, ou presque. Et, pour aller d'une arène à l'autre, les supporters empruntaient le PC. Mais Patricia veillait, "*pour que personne ne fasse la manche dans le bus*".

Les tapineuses. Les cornes de brume et leurs instrumentistes bariolés s'en sont allés, mais Henriette est restée et son trajet sera invariable, pendant tout l'été. Elle habite Porte de Saint-Ouen et s'occupe des enfants d'une famille "*à belle maison*", près de la Porte d'Auteuil. Entre les deux : le PC. A n'importe qu'elle heure et souvent le soir tard. "*Je le prends parfois à minuit passé, après une soirée de baby-sitting. Mais y a jamais de problème. Les types louches qui vont voir les camionnettes, ils se font tout petits.*" Les camionnettes à rideaux et leurs occupantes aux avances tarifées stationnent à l'année. Sur le trajet d'Henriette, bien sûr, mais de l'autre côté aussi, le long du bois de Vincennes ou des contre-allées de Pantin. C'est une constante du paysage de la ceinture, mais une très faible partie des habitués de ce grand cercle. "*Juste la lie qui se pose toujours sur les rebords du verre*", poétise Hervé. Lui aussi est un client quotidien,habitant et travailleur des extérieurs, "*même les amis que je vais voir ce soir y vivent. J'ai l'impression de tourner, toujours*".

Les résidents des portes parisiennes, c'est le fond de commerce du PC et sa garniture aux heures creuses. Les sportifs aussi. En tenue, raquette de tennis en main ou pompes de foot coincées dans un sac, ils déboulent vers 22 heures, après l'entraînement. Les terrains de sport, c'est l'autre paysage de la grande boucle. Les courts, les

stades et les piscines sont coincés entre le périphérique et les maréchaux. Une trouée parfois verte dans les briques rouges. Mais, matin et soir, le PC s'ouvre aux banlieusards de la petite couronne. De Montrouge, Saint-Denis ou Ivry, comme Maurice. Lui ne va jamais à Paris, "*le week-end, je reste chez moi*". Toute la semaine, il se contente de contourner la capitale. "*Je bosse à Romainville et j'ai pas le choix. Pour moi, c'est bus, PC et re-bus. Une heure et quart, matin et soir.*"

Maurice est victime de la carence de transports de banlieue à banlieue qui draine 130 000 personnes chaque jour vers la centaine de bus qui tournent, parfois en même temps. Des usagers qui débouchent de la vingtaine de stations de métro et des quatre gares de RER qui encerclent Paris. Mais il y a aussi les claustrophobes. Ceux que rien ne ferait descendre sous terre, les amoureux des autobus, comme Laura et Rafaël. "*On prend toujours le bus et souvent le PC, même s'il est lent et inconfortable.*" C'est qu'en hiver, à 18 heures, quand il pleut, le bus est rempli à ras bord, comme les boulevards qu'il fréquente. A ce moment, les retards aux arrêts s'accumulent. Pas ce soir de juillet. Patricia s'arrête parfois près de 10 minutes pour être dans les temps aux stations suivantes. Dans son vieux bus, pas de régulation électronique du trafic par satellite "*c'est un luxe réservé aux lignes nobles*". C'est une simple borne, en station, qui lui indique le timing. Lorsque la petite lumière verte clignote, elle repart. Il est 21h30 et son vieux PC doit encore faire une boucle complète. "*Deux heures et demie de trajet quand c'est fluide, trois quand ça bouche.*"

"Les fraudeurs". A la Porte de Chaumont, près du Pré-Saint-Gervais, quatre jeunes grimpent à bord sans poinçonner leurs tickets. "*Et je ne pense pas qu'ils aient une Carte orange,* soupire Patricia. *J'ai le pif pour les fraudeurs, j'étais au contrôle avant d'être machiniste.*" A l'approche de la Porte de Montreuil, l'un des quatre pousse les copains du coude. Il vient de repérer une petite épicerie à l'enseigne "la Campagne à Paris". Le magasin s'est incrusté au pied d'un énième immeuble de briques rouges. "*T'a vu la gueule de la campagne*", se marre le garçon. De l'autre côté du boulevard, le "M" jaunasse d'un McDo illumine le carrefour et les attend. En sautant du bus, l'un des jeunes lui répond "*qu'ici, de toute façon, c'est pas Paris*". C'est une frontière, surveillé par le PC.

Michel Holtz

Illustrations

Annexe 94

Les omnibus vus par Honoré Daumier

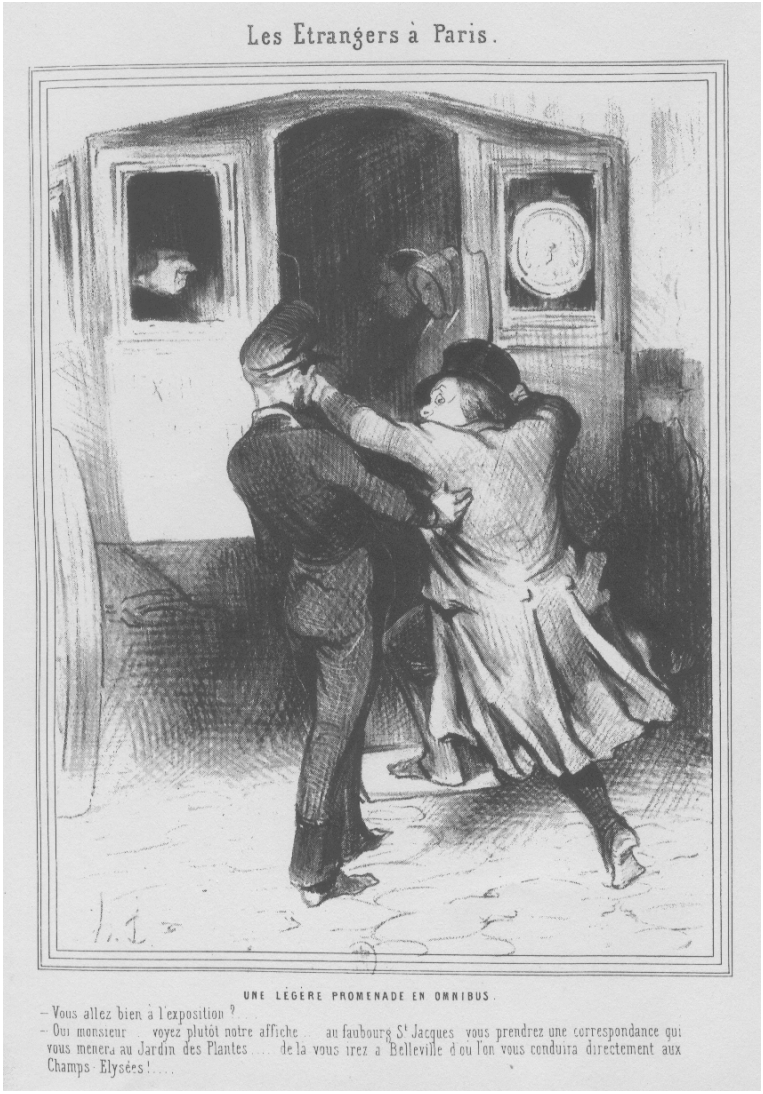


Fig. 191 – Les étrangers à Paris *d'Honoré Daumier (1844)* [1]

[1] Daumier (H.), *Les transports en commun*, Monte Carlo, Sauret, 1976, p. 18. Voici le texte :
– « *Vous allez bien à l'exposition ?*
– *Oui, monsieur... voyez plutôt notre affiche... au faubourg S^t Jacques... vous prendrez une correspondance qui vous mènera au Jardin des Plantes... de là vous irez à Belleville d'où l'on vous conduira directement aux Champs-Elysées !...* »

Fig. 192 – Tout ce qu'on voudra *d'Honoré Daumier (1848)*[2]

[2] *Ibid.*, p. 16. Voici le texte :
– « *Désolé, citoyenne, mais je ne reçois pas de chiens dans ma voiture.*
– *Aristocrate, va !...* »

Fig. 193 – Quand on a du guignon… complet !… *d'Honoré Daumier (1848)*[3]

[3] *Ibid.*, p. 14. Voici le texte :
« *Saprelotte… complet !…* »

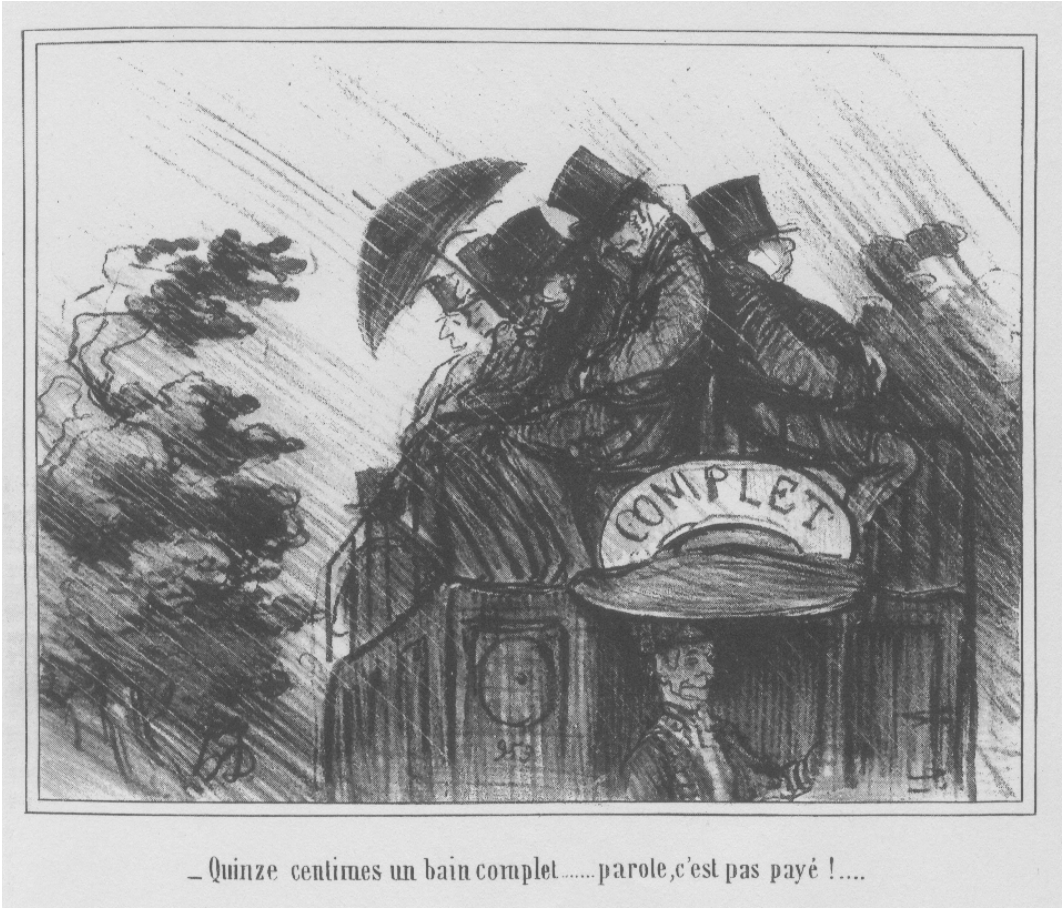


Fig. 194 – Quinze centimes un bain complet... *d'Honoré Daumier (1856)*[4]

[4] *Ibid.*, p. 13. Voici le texte :
– « *Quinze centimes un bain complet... parole, c'est pas payé !...* »

Fig. 195 – Croquis parisiens *d'Honoré Daumier (1856)*[5]

[5] *Ibid.*, p. 35. Voici le texte :
« *Le mauvais côté des nouveaux omnibus* »

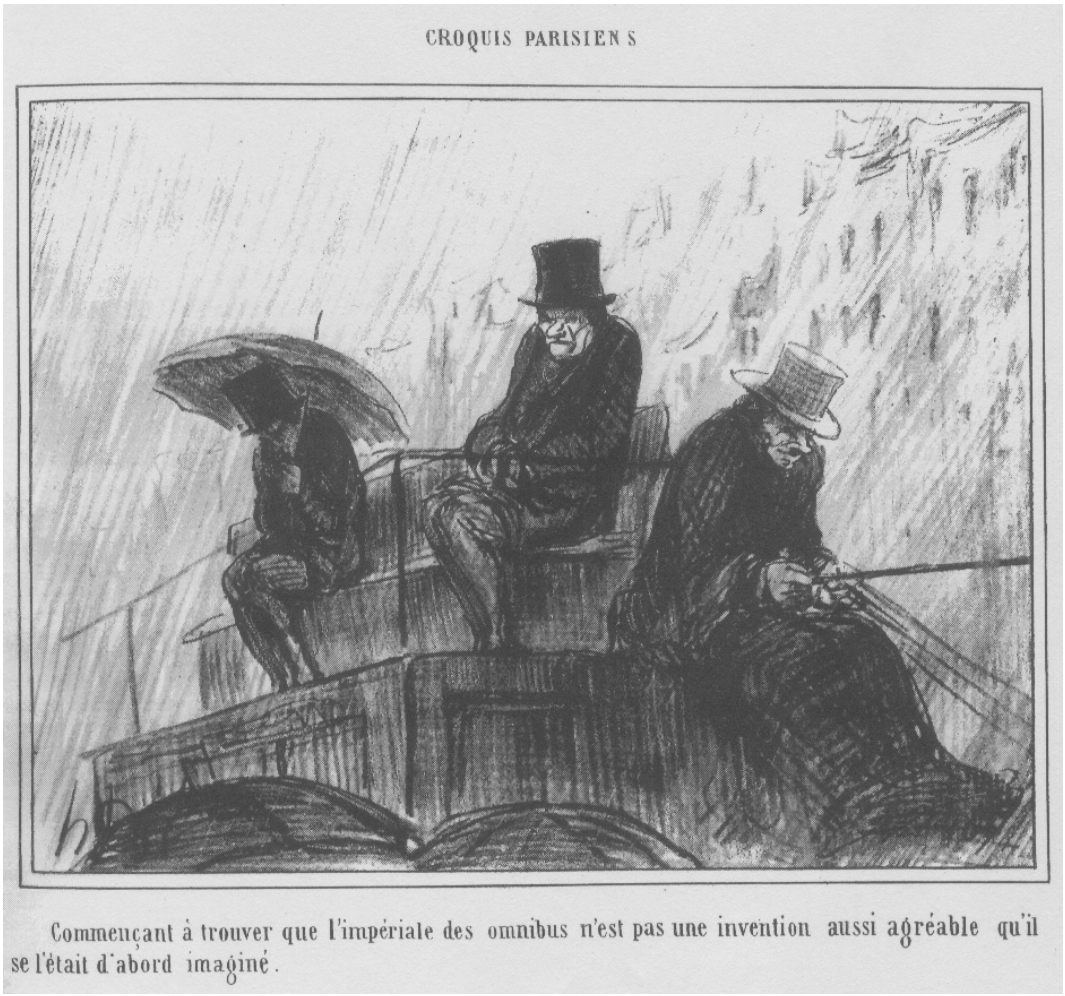


Fig. 196 – Croquis parisiens... *d'Honoré Daumier (1858)*[6]

[6] *Ibid.*, p. 12. Voici le texte :
« *Commençant à trouver que l'impériale des omnibus n'est pas une invention aussi agréable qu'il se l'était d'abord imaginé.* »

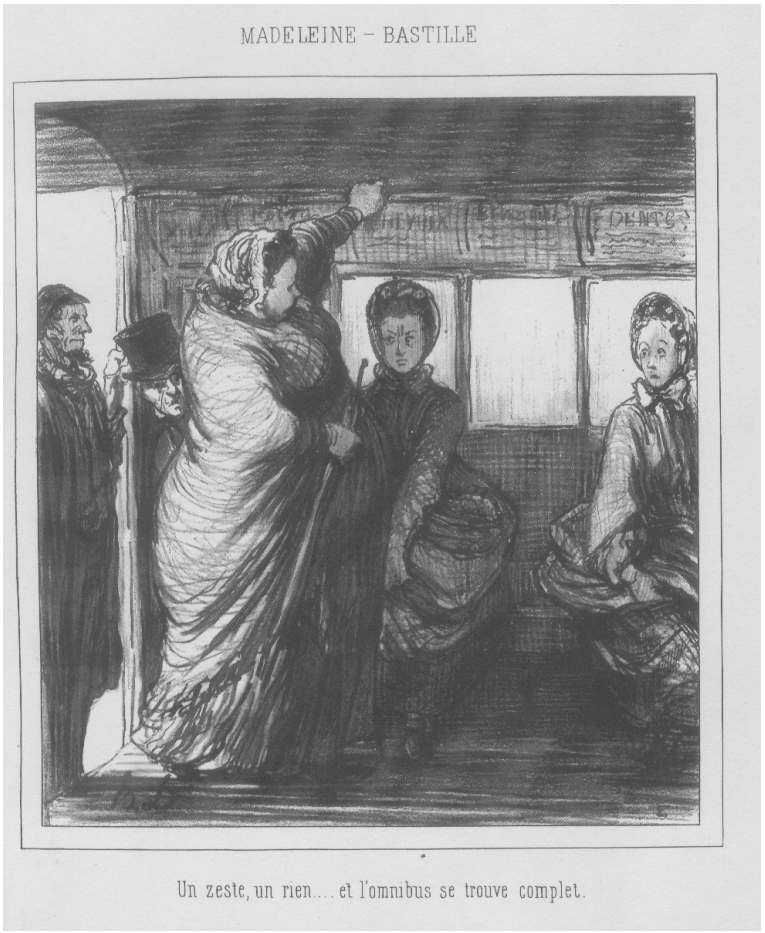


Fig. 197 – Madeleine – Bastille *d'Honoré Daumier (1862)*[7]

[7] *Ibid.*, p. 34. Voici le texte :
« *Un zeste, un rien... et l'omnibus se trouve complet.* »

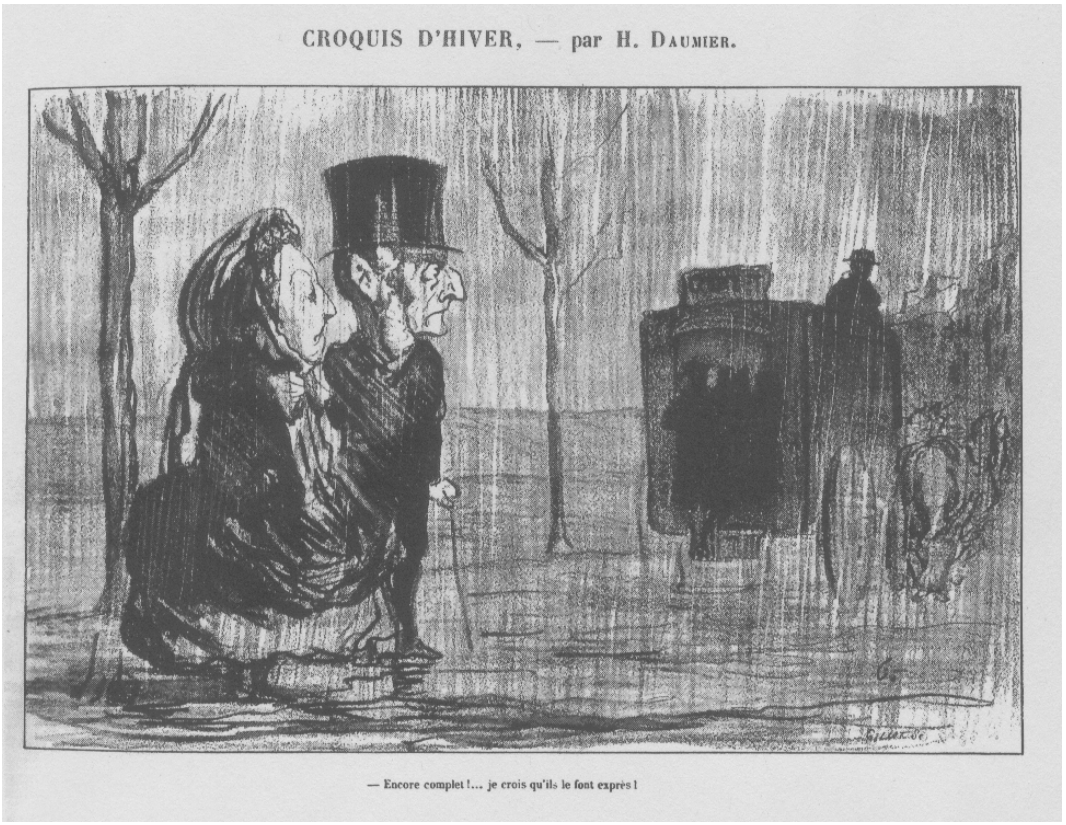


Fig. 198 – Croquis d'hiver *d'Honoré Daumier (1864)*[8]

[8] *Ibid.*, p. 15. Voici le texte :
– « *Encore complet !... je crois qu'ils le font exprès !* »

Fig. 199 – Croquis parisiens *d'Honoré Daumier (1866)*[9]

[9] *Ibid.*, p. 17. Voici le texte :
– « *Mais, mon ami, tu t'es trompé d'Omnibus, hâte toi de descendre.*
– *Non, on a sonné ma place, je ne veux pas perdre mes quinze centimes je reviendrai chez moi en voiture.* »

Annexe 95

Quelques plans des transports de surface de 1846 à 1978

Fig. 200 – *Plan du réseau d'omnibus (1846)*[10]

[10] CACG, Mœurs 66.

Fig. 201 – *Plan des réseaux d'autobus et de tramways* intra muros *(1914)*[10]

Fig. 202 – *Plan des réseaux d'autobus et de tramways* intra muros *(1928)*[11]

[11] http://www.amtuir.org.

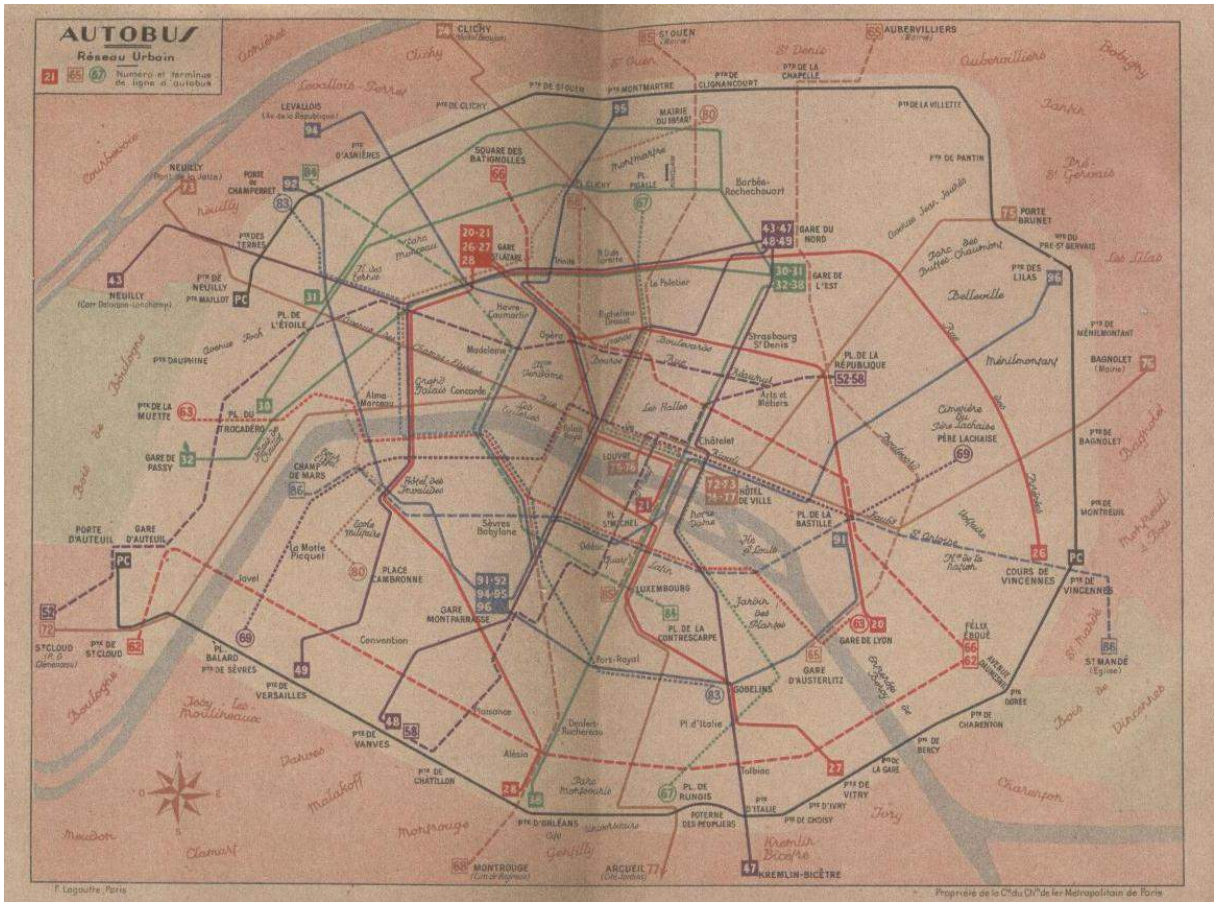


Fig. 203 – *Plan du réseau d'autobus* intra muros *(1949)*[12]

[12] Collection personnelle.

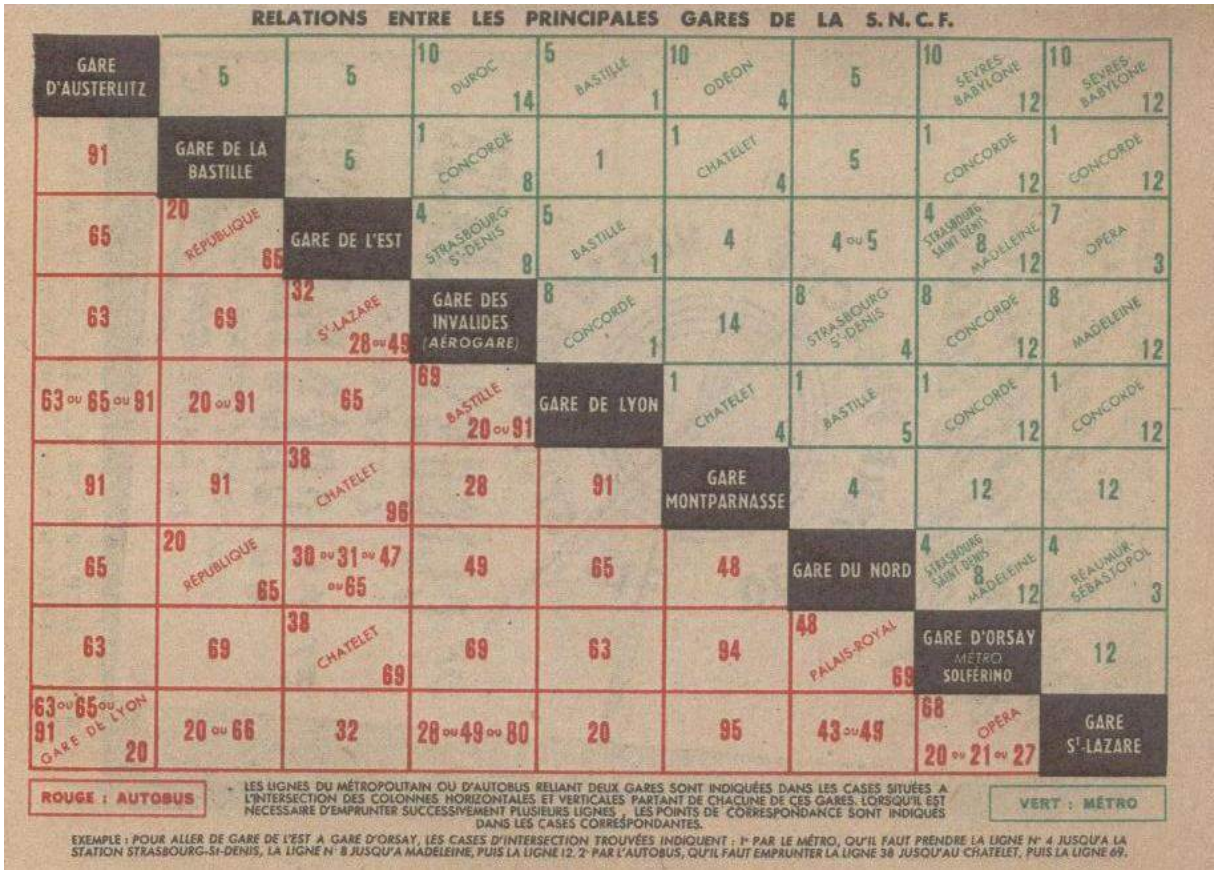


Fig. 204 – *Indication des liaisons entre les gares parisiennes en métro et en autobus (1949)*[12]

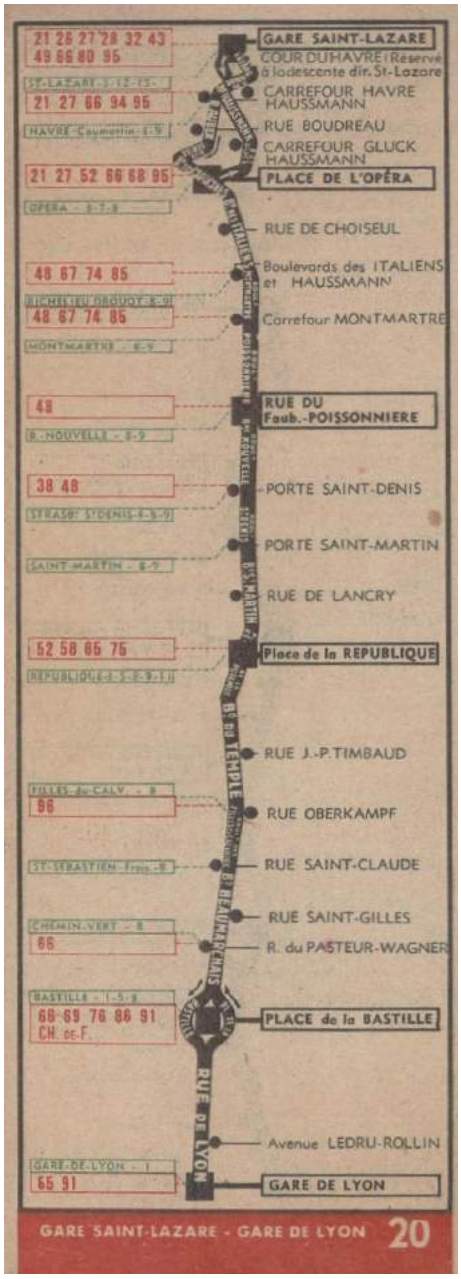


Fig. 205 – *Plan de la ligne 20 (Gare Saint-Lazare – Gare de Lyon) (1949)*[12]

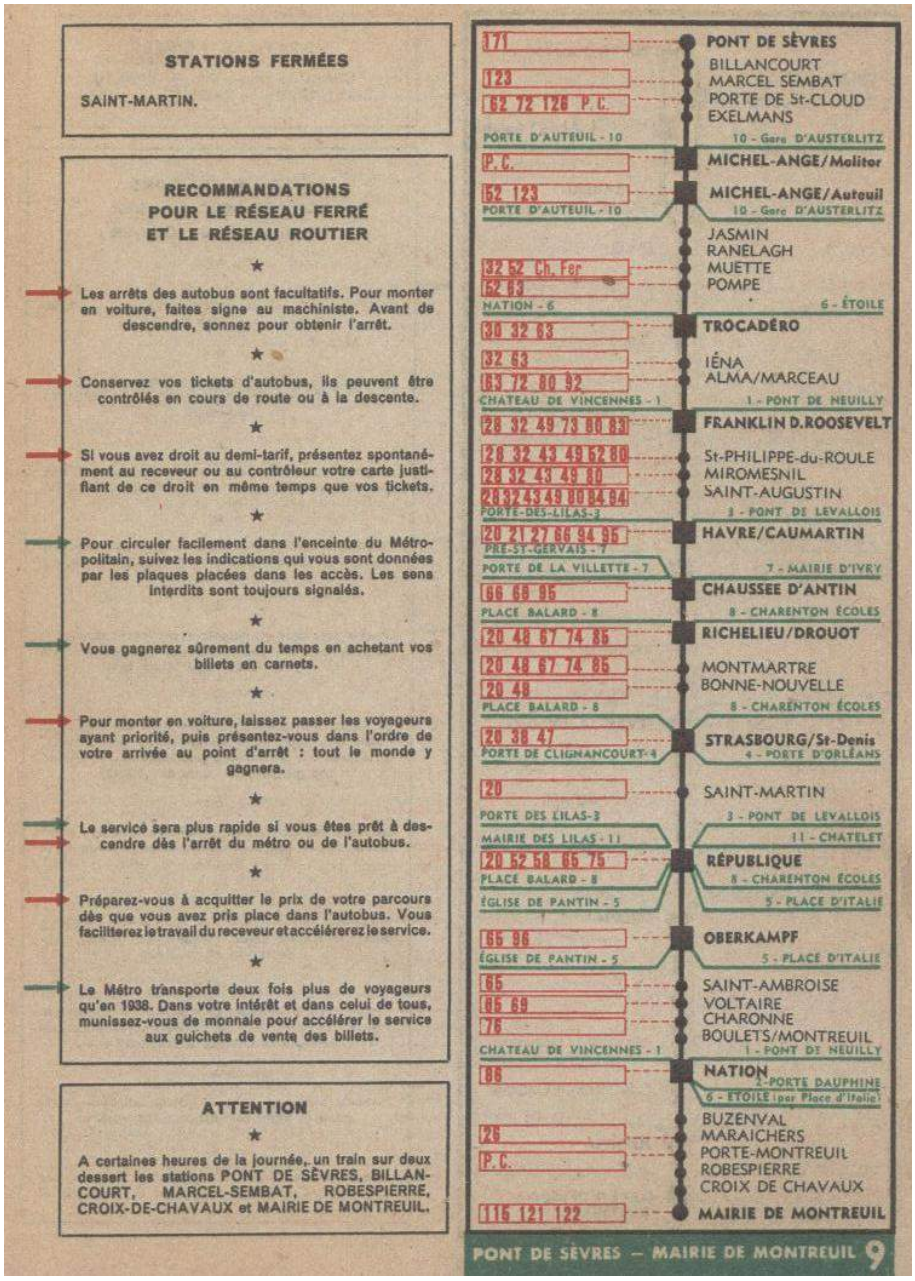


Fig. 206 – *Plan de la ligne de métro n° 9 (Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil) (1949)*[12]

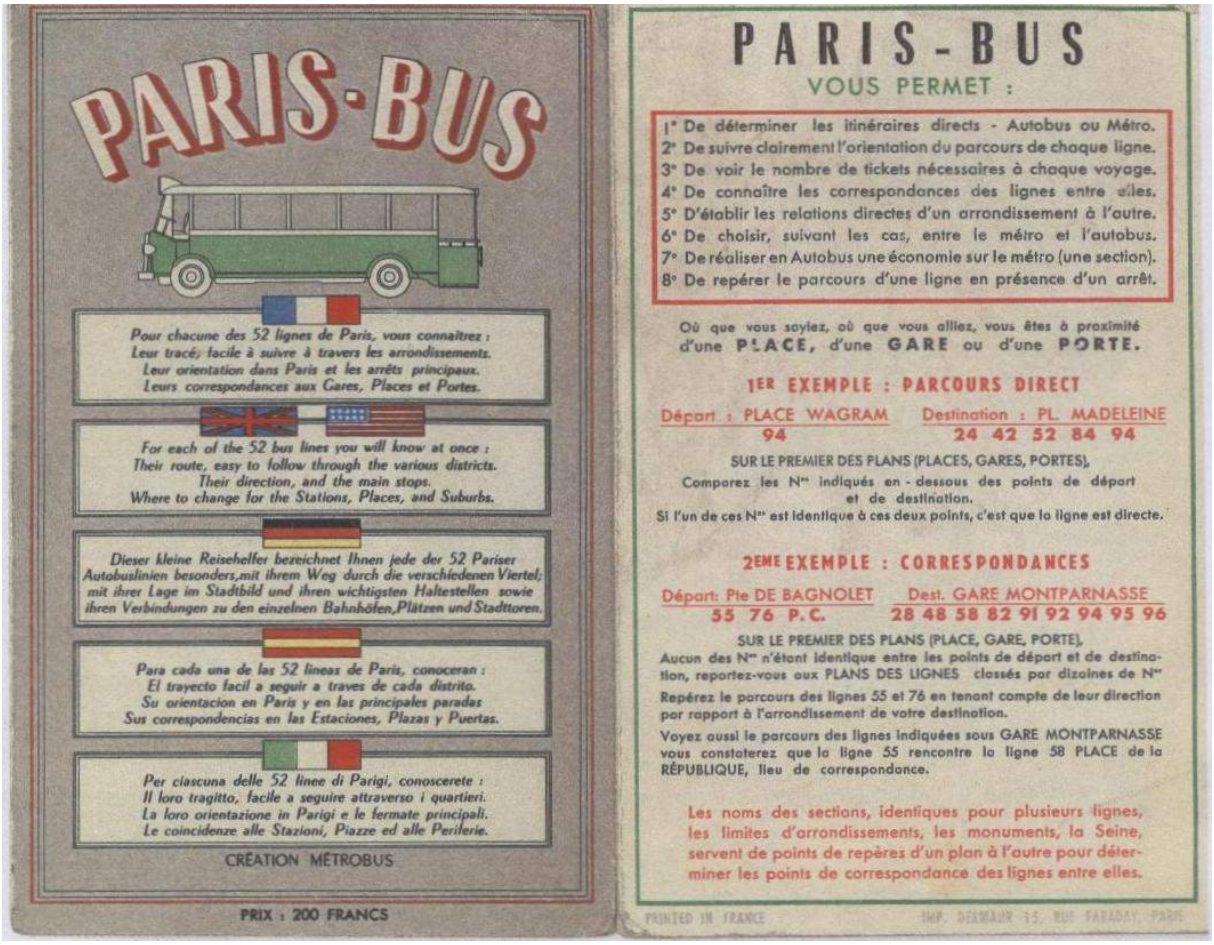


Fig. 207 – *Notice explicative d'un guide du réseau d'autobus* intra muros *(*ca. *1955)*[13]

[13] *Paris-bus*, Paris, Métrobus, *ca.* 1955.

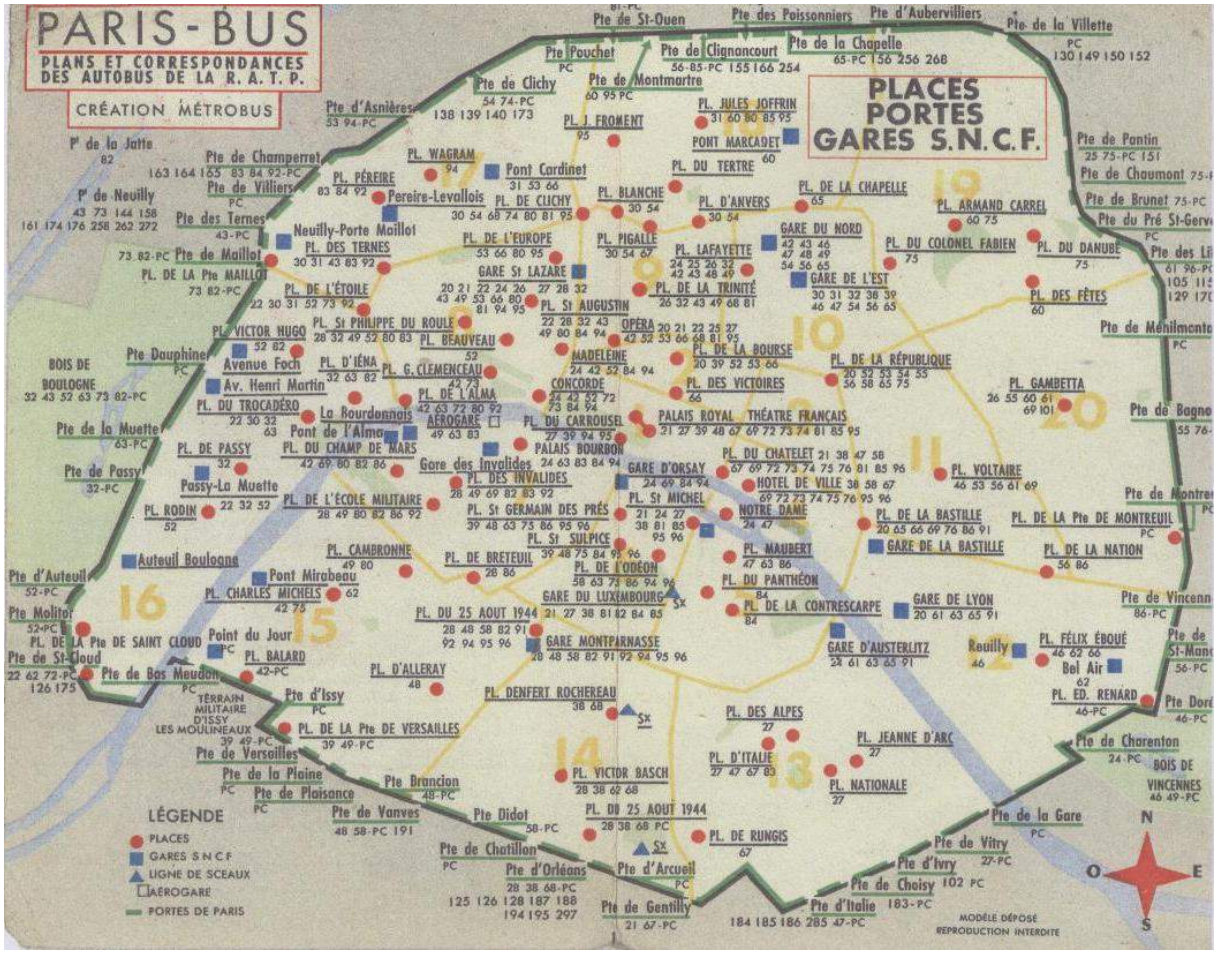


Fig. 208 – *Correspondances du réseau d'autobus* intra muros *(*ca. *1955)* [13]

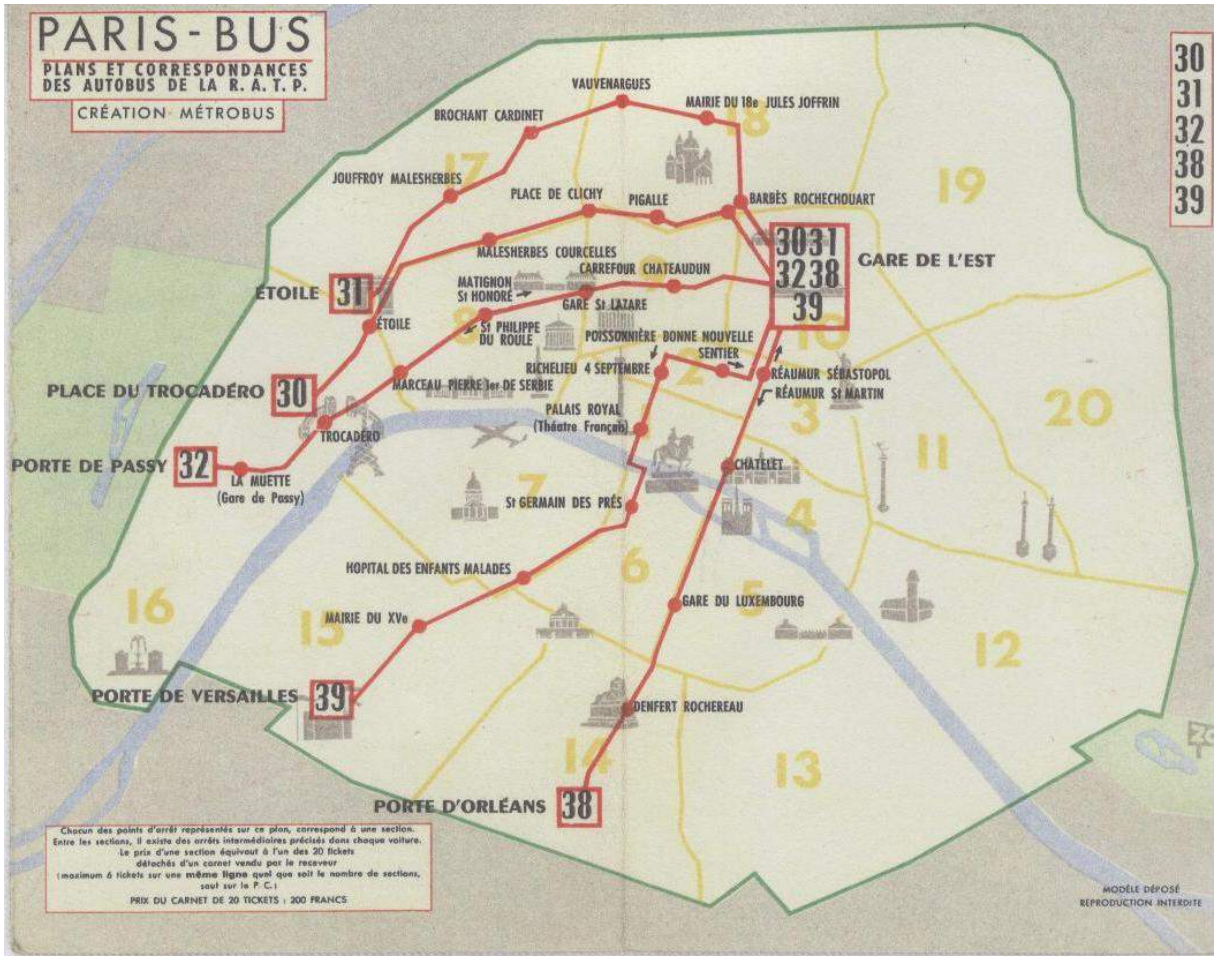


Fig. 209 – *Plan des lignes d'autobus* intra muros *au départ de la gare de l'Est* (ca. *1955*)[13]

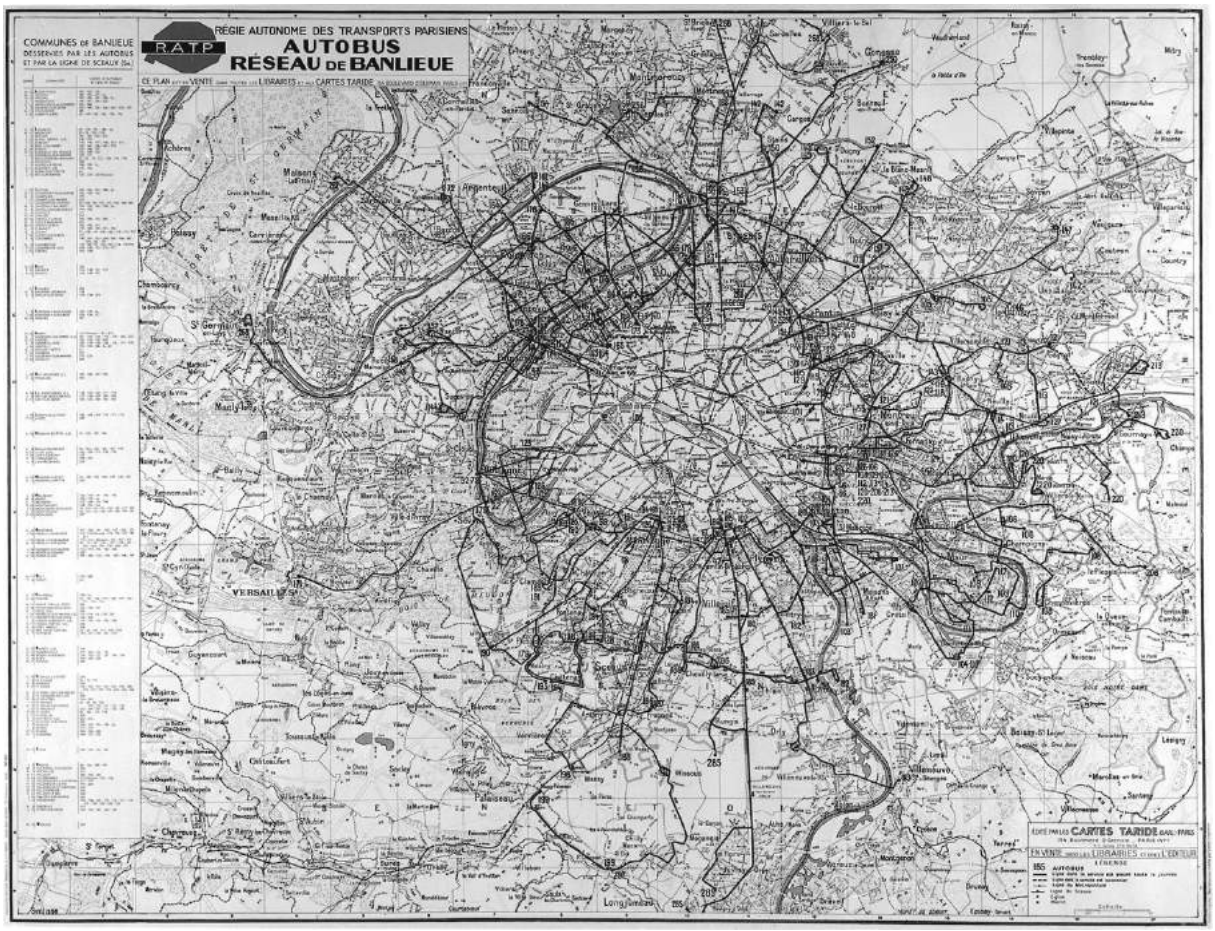


Fig. 210 – *Plan du réseau d'autobus* extra muros *(1959)*[14]

[14] PRATP, 37 623.

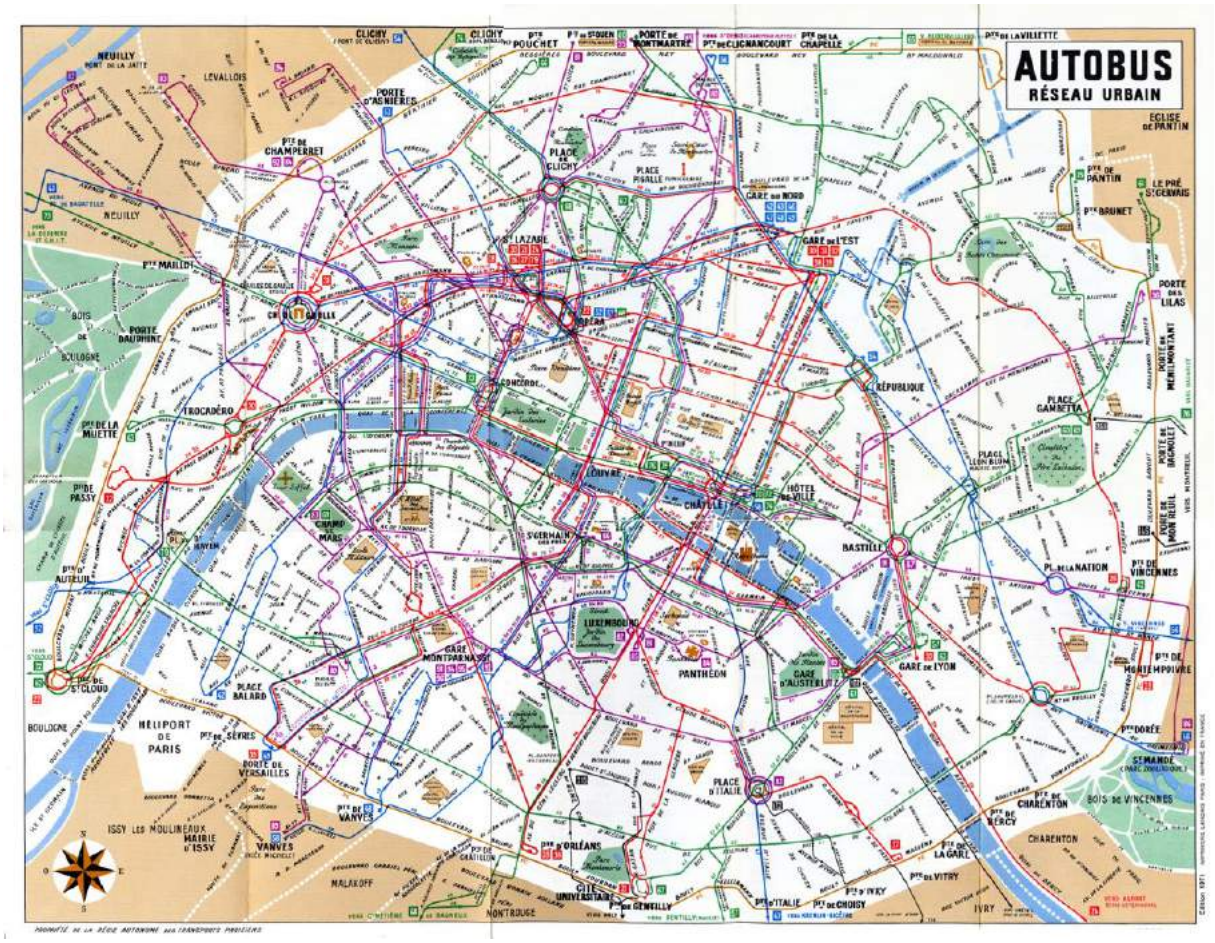


Fig. 211 – *Plan du réseau d'autobus* intra muros *(1971)*[11]

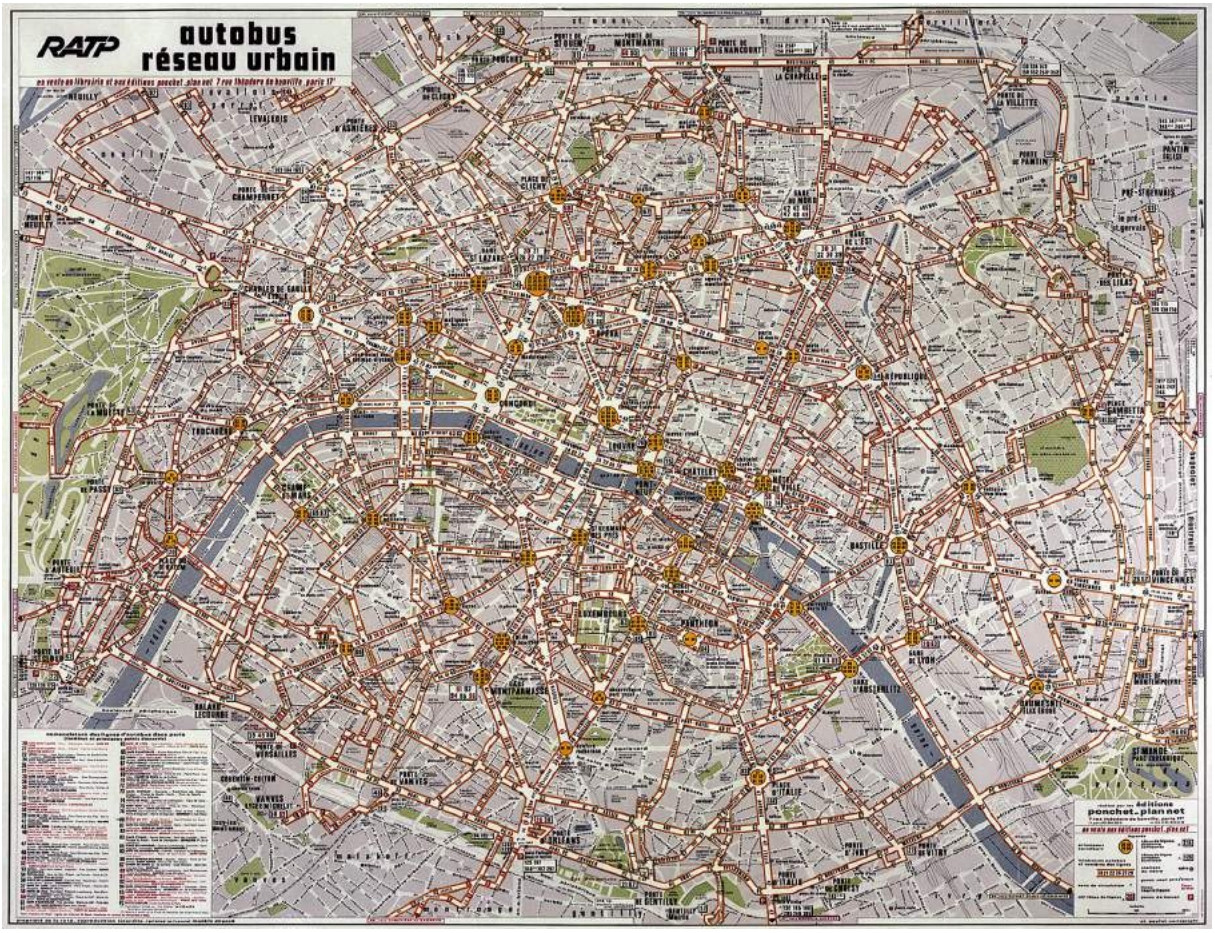


Fig. 212 – *Plan du réseau d'autobus* intra muros *(1976)*[15]

[15] PRATP, 105 542.

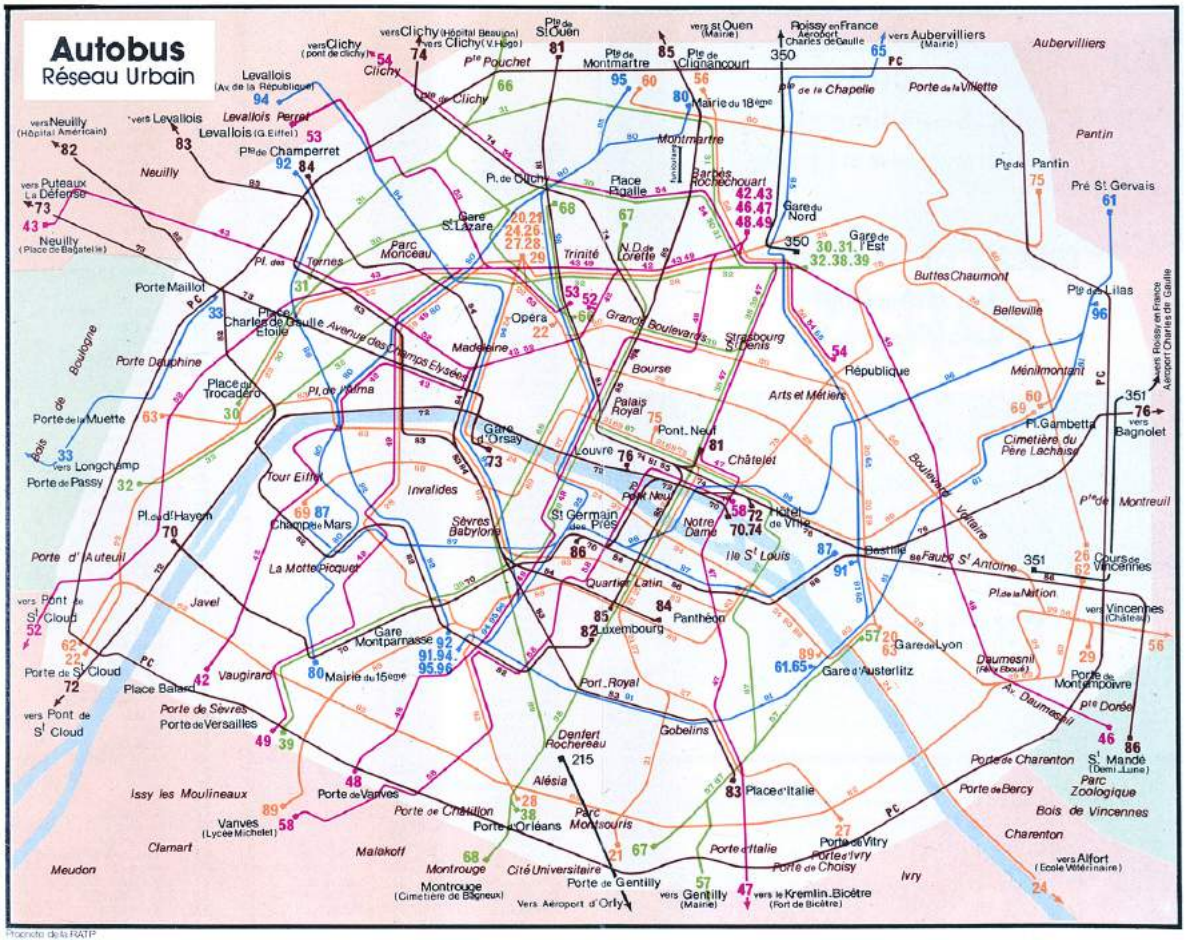


Fig. 213 – *Plan du réseau d'autobus* intra muros *(1978)*[16]

[16] PRATP, 117 406.

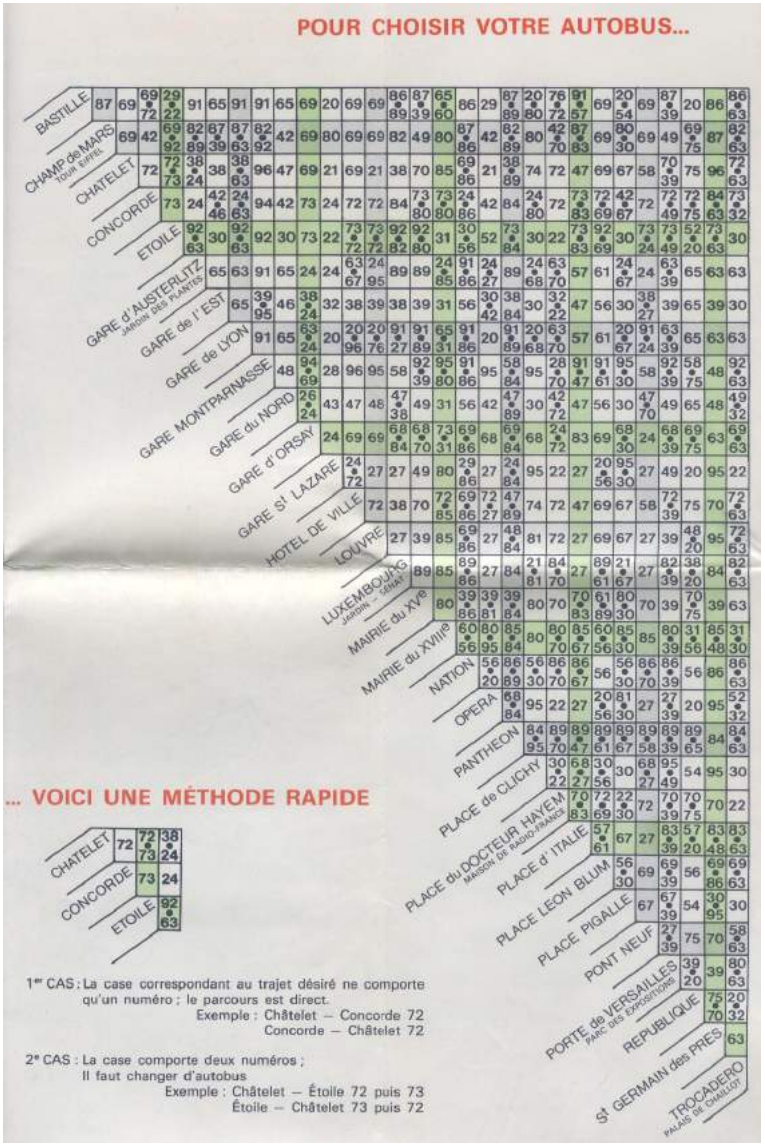


Fig. 214 – *Liaisons entre les principaux points* intra muros *en autobus (1979)*[17]

[17] *Autobus Paris*, Paris, RATP, 1979.

Annexe 96

Boulevard des Italiens, après-midi, effet de soleil de Camille Pissarro (1897)

Fig. 215 – Boulevard des Italiens, après-midi, effet de soleil *de Camille Pissarro (1897)*[18]

[18] Durand-Ruel Snollaerts (C.) et Pissarro (J.), *Pissarro, Catalogue critique des peintures, Critical catalogue of paintings*, Paris, Skira, Wildenstein Institute Publications, 2006, vol. 2, p. 737.

Annexe 97

Vue de la plate-forme d'un autobus P2

Fig. 216 – *Vue de la plate-forme d'un autobus P2 (2005)* [19]

[19] Autobus P2 appartenant à l'AMTUIR (collection personnelle).

Annexe 98

Vue de la plate-forme de *Ole Bill*

Fig. 217 – *Vue de la plate-forme de* Ole Bill *(2007)*[20]

[20] *Ole Bill* est exposé à l'*Imperial War Museum* (collection personnelle).

Annexe 99

Carte isochrone de 1921

Fig. 218 – *Carte isochrone du Sud du département de la Seine établie par le bureau d'études de la direction de l'extension de Paris (1921)*[21]

[21] AP, Pérotin/10 331/56/1/155.

Annexe 100

Image d'essais de trolleybus dans les années 1920

Fig. 219 – *Essai de trolleybus par la STCRP dans les années 1920*[22]

[22] Machuré (J.-P.) et Vielliard (P.), *Autobus de Paris*, *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, p. 17.

Annexe 101

Quelques plans des services de nuit de 1926 à 1995

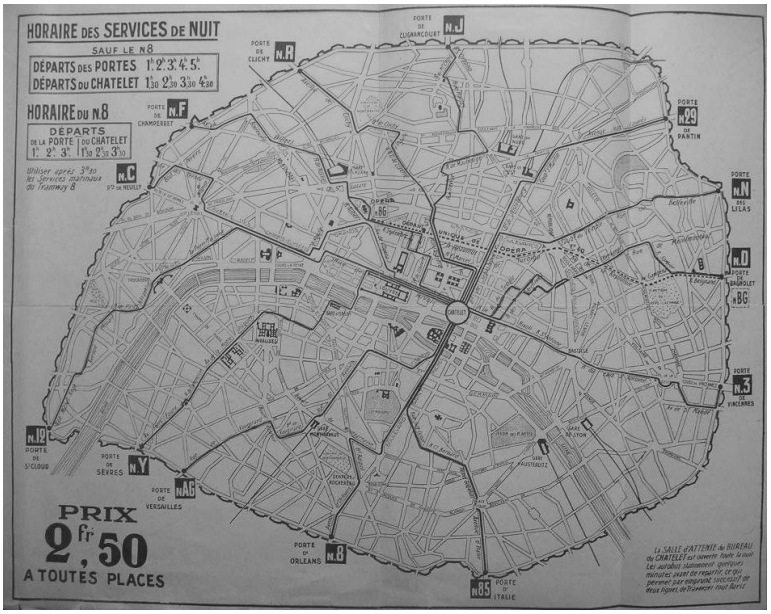


Fig. 220 – *Plan des services de nuit (1926)*[23]

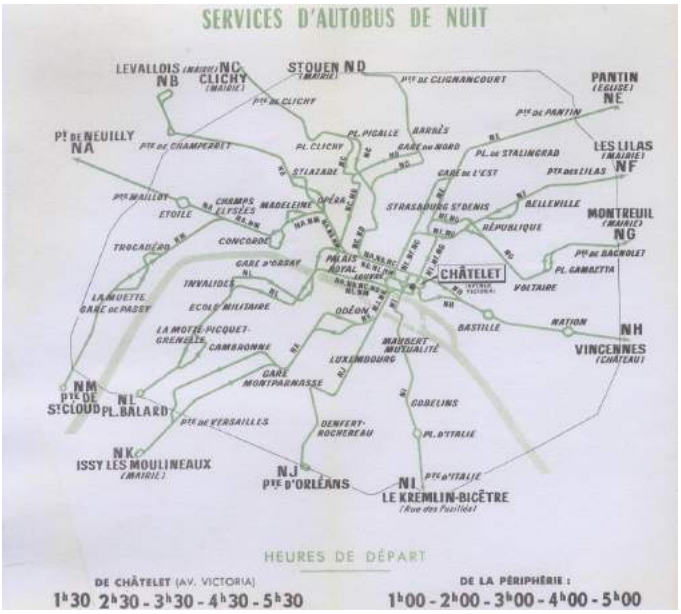


Fig. 221 – *Plan des services de nuit (1963)*[24]

[23] ARATP, 1R 314.
[24] *Autobus Paris*, Paris, RATP, 1963.

Fig. 222 – *Plan des services de nuit (1971)*[25]

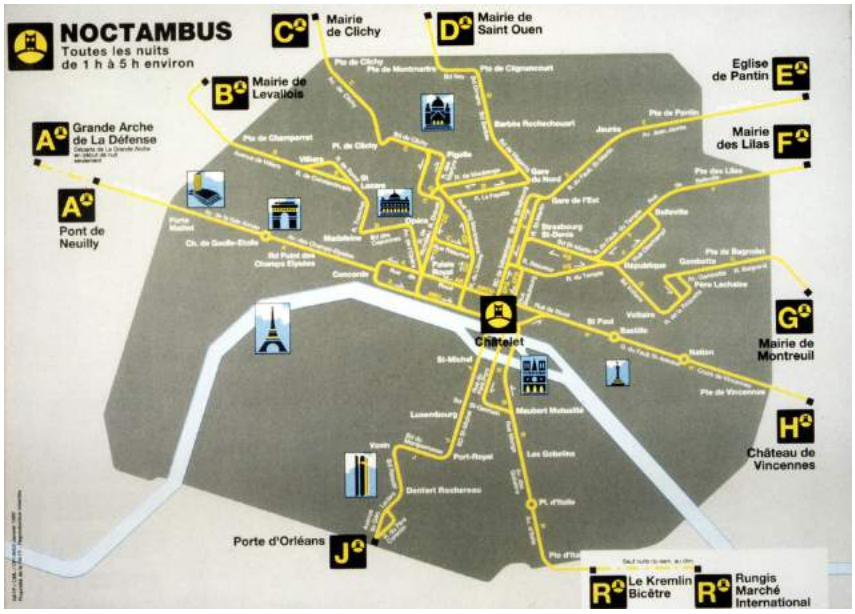


Fig. 223 – *Plan des services de nuit (1995)*[26]

[25] http://www.amtuir.org.
[26] PRATP, 215 565.

Annexe 102

Quelques plans du métro de 1929 à 1985

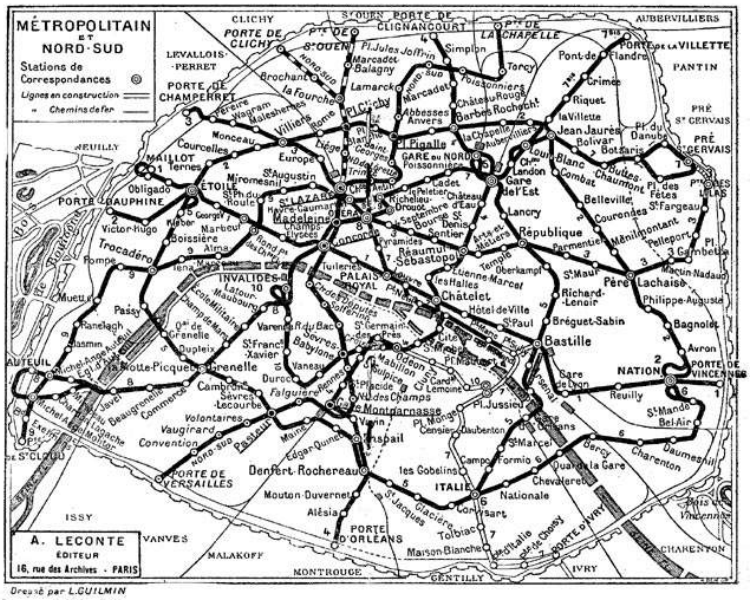


Fig. 224 – *Plan du métro (1929)*[27]

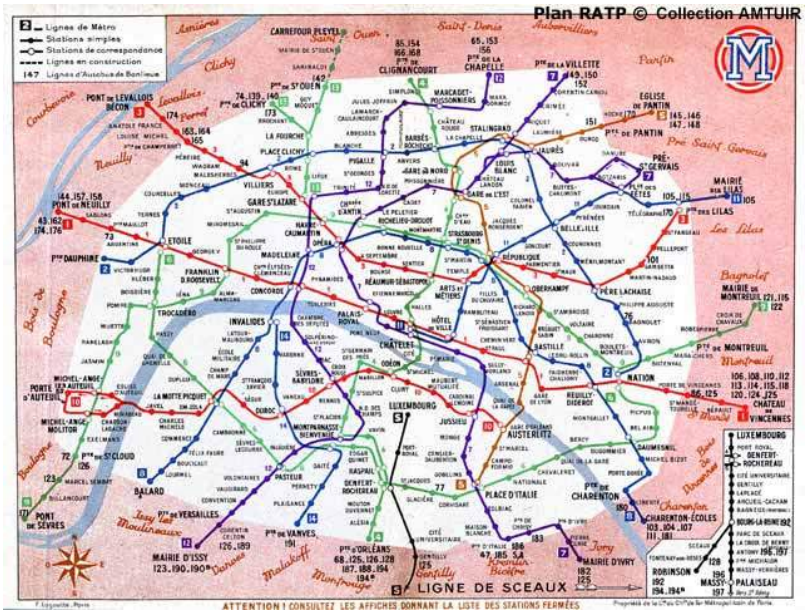


Fig. 225 – *Plan du métro (1949)*[27]

[27] http://www.amtuir.org.

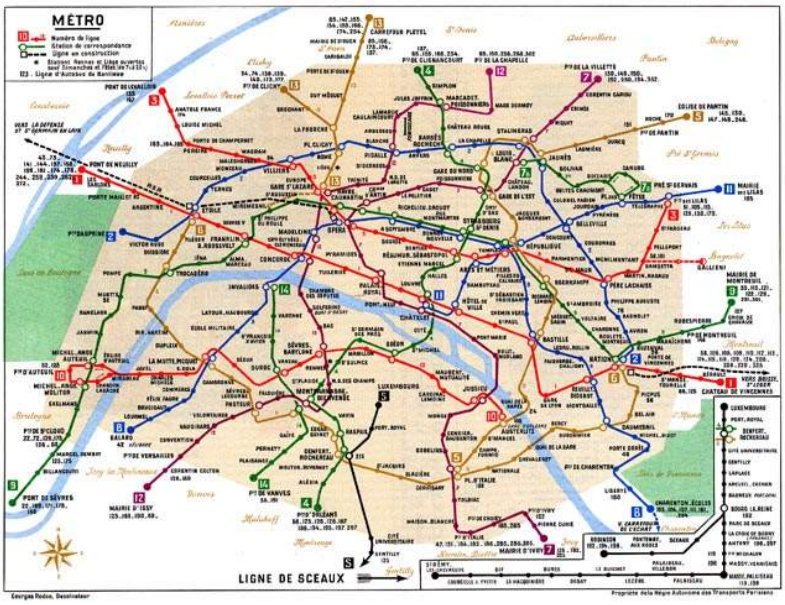


Fig. 226 – *Plan du métro (1969)*[27]

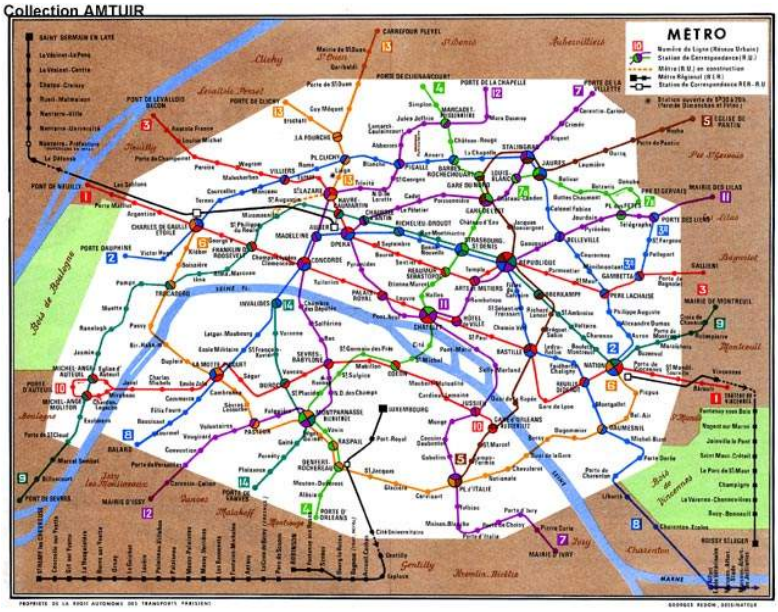


Fig. 227 – *Plan du métro (1973)*[27]

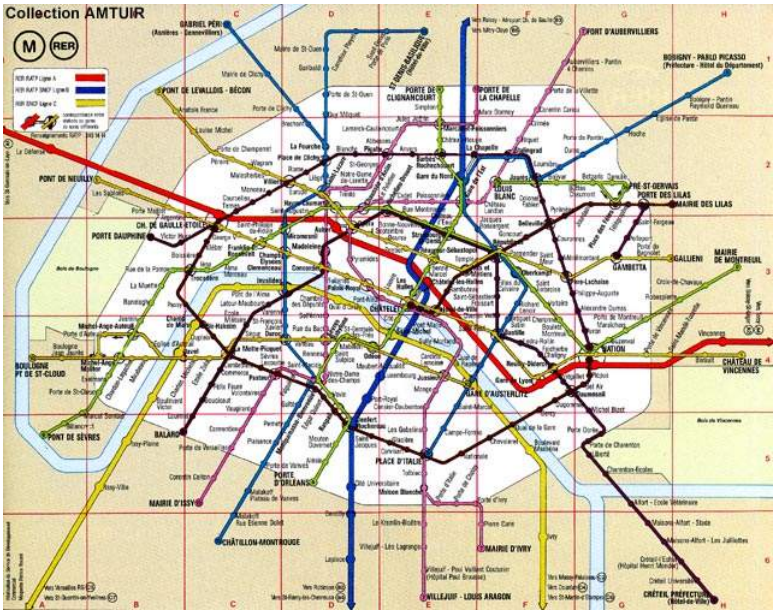


Fig. 228 – *Plan du métro (1985)*[27]

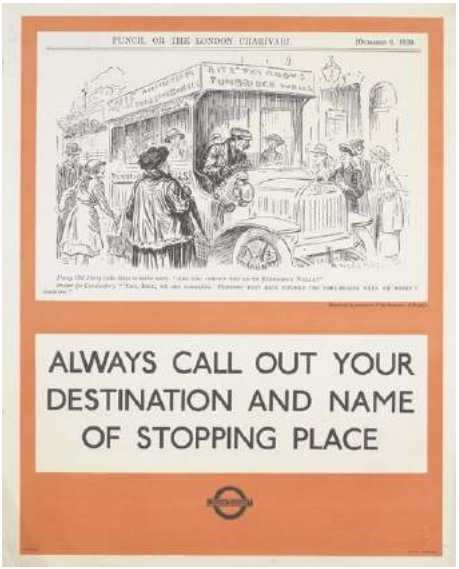
Annexe 103

Affiches de LT à destination du personnel utilisant des extraits de la revue *Punch* (*ca.* 1930) [28]

1

2

3



4

Fig. 229 – *Affiches de LT à destination du personnel utilisant des extraits de la revue* Punch *(*ca. *1930)*

[28] `http://vads.ahds.ac.uk/`. Traduction personnelle de la version anglaise :
1 : « *Prenez garde à l'"arrêt demandé", et arrêtez-vous quand on vous hèle* »
2 : « *Sur tous les bus, démarrez en première après chaque arrêt* »
3 : « *Avant de partir, assurez-vous que les passagers sont bien montés ou descendus. Prenez bien soin des personnes jeunes, âgées ou physiquement diminuées* »
4 : « *Énoncez toujours votre destination et le nom de l'arrêt* »

Annexe 104

Action de la CGO de 1941

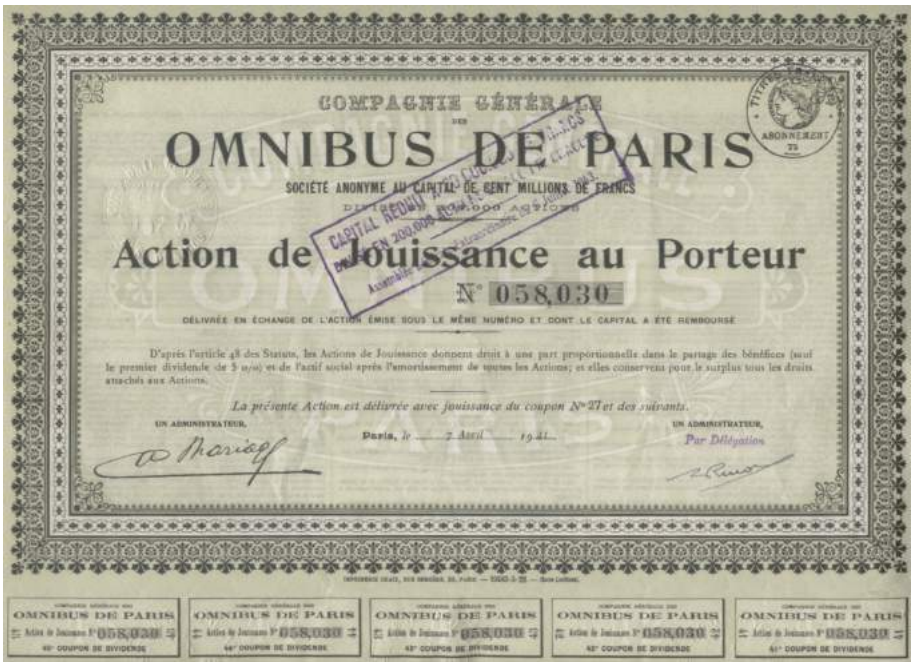


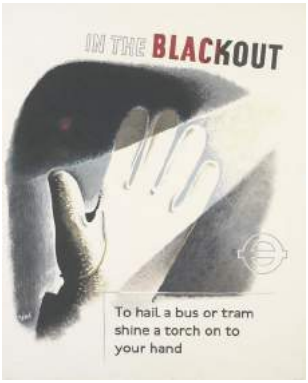
Fig. 230 – *Action de la CGO (1941)*[29]

[29] Collection personnelle.

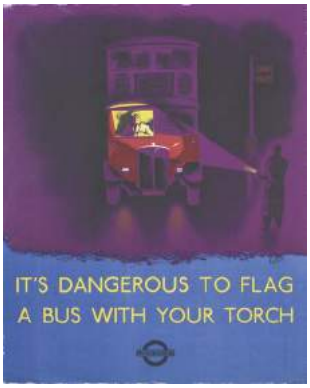
Annexe 105

Affiches de LT à propos de l'obscurité pendant la Seconde Guerre mondiale [30]

1

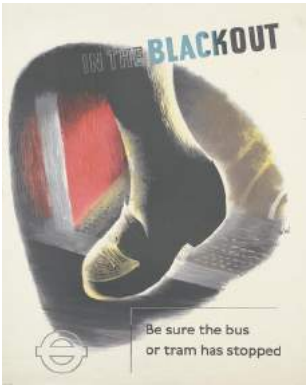


2



3

4



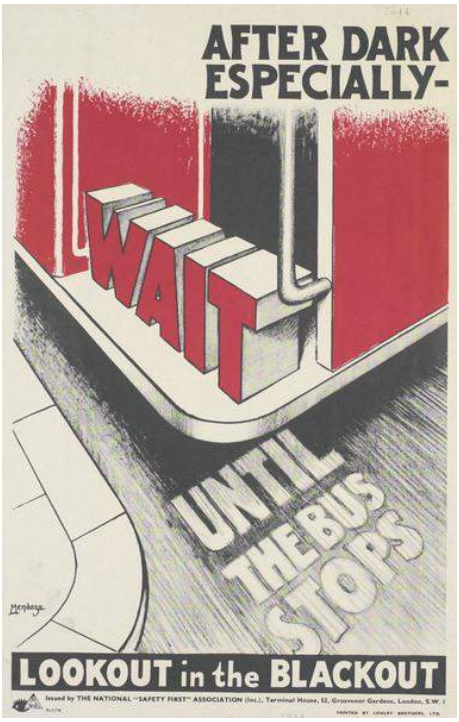
5

6

[30] `http://vads.ahds.ac.uk/`. Traduction personnelle de la version anglaise :
1 : « *Dans l'obscurité, quand vous rentrez à votre domicile le soir, portez quelque chose de BLANC* »
2 : « *Dans l'OBSCURITÉ, pour héler un bus ou un tram projetez de la lumière sur votre main* »
3 : « *Il est dangereux de faire signe à un bus avec votre lampe* »
4 : « *Dans l'obscurité, attendez que le bus s'arrête réellement pour descendre* »
5 : « *Dans l'OBSCURITÉ, assurez-vous que le bus ou le tram se soit arrêté* »
6 : « *Ne descendez pas d'un bus en mouvement (dans l'obscurité, attention à la marche)* »
7 : « *S'il vous plaît* n'*agitez* pas *une lampe... "faites signe" au bus avec un objet blanc* »
8 : « *Dans l'obscurité, une lampe est dangereuse, agitez un objet blanc pour faire signe à un bus* »
9 : « *Particulièrement lorsque la nuit est tombée, attendez que le bus s'arrête. Vigilance dans l'obscurité* »
10 : « *VIGILANCE dans l'OBSCURITÉ*
- *Avant de quitter votre domicile, une gare ou votre bureau, laissez vos yeux s'adapter à l'obscurité*
- *Avant de traverser une rue, regardez des deux côtés*
- *Pour arrêter un bus, agitez quelque chose de blanc. Ne faites pas signe avec une lampe*
- *Avant de descendre d'un bus, tram ou train, attendez qu'il s'arrête et descendez avec précaution* »

7

8



9

10

Fig. 231 – *Affiches de LT à propos de l'obscurité pendant la Seconde Guerre mondiale*

Annexe 106

Affiches de LT à propos de l'exploitation pendant la Seconde Guerre mondiale [31]

1

2

3

4

5

[31] `http://vads.ahds.ac.uk/`. Traduction personnelle de la version anglaise :

1 : « *"Les gars des coulisses." La maintenance des bus. "Ils servent aussi"* »

2 : « *"Les gars des coulisses." Jour et nuit, tout au long de l'année, le travail consiste à préparer les Trains, Bus, Trams et Voitures pour leur tâche quotidienne de transporter des millions de Londoniens vers et depuis leur travail. Le personnel est formé des "gars des coulisses" qui travaillent derrière la scène et permettent de continuer à faire tourner les roues. "Ils servent aussi"* »

3 : « *Voyageurs. En 1944, quand les besoins de Londres étaient les plus forts, 1 896 millions de voyageurs en bus, 520 millions en train, 956 millions en trolleybus et tram ont été transportés par London Transport. Continuons.* »

4 : « *Kilomètres parcourus. En 1944, quand les besoins de Londres étaient les plus forts, 160 millions de km en train, 93 millions en trolleybus et tram, 193 millions en bus ont été parcourus pour transporter les travailleurs londoniens. Continuons.* »

5 : « *Personnel. En 1944, quand les besoins de Londres étaient les plus forts, 23 700 machinistes et receveurs de bus, 6 000 employés des chemins de fer, 10 900 machinistes et receveurs de trolleybus et tram étaient quotidiennement au service de Londres. Continuons.* »

6 : « *Aller au bout* »

7 : « *LA RECONSTRUCTION. 23 gares, 15 dépôts de bus et 12 dépôts de trolleybus et tram ont été directement touchés ou ont subi de graves dommages lors des actions ennemies. Les remplacements et réparations sont engagés – mais ÇA PREND DU TEMPS* »

6

7

Fig. 232 – *Affiches de LT à propos de l'exploitation pendant la Seconde Guerre mondiale*

Annexe 107

Images de la campagne de la RATP signée par Siné en 1953

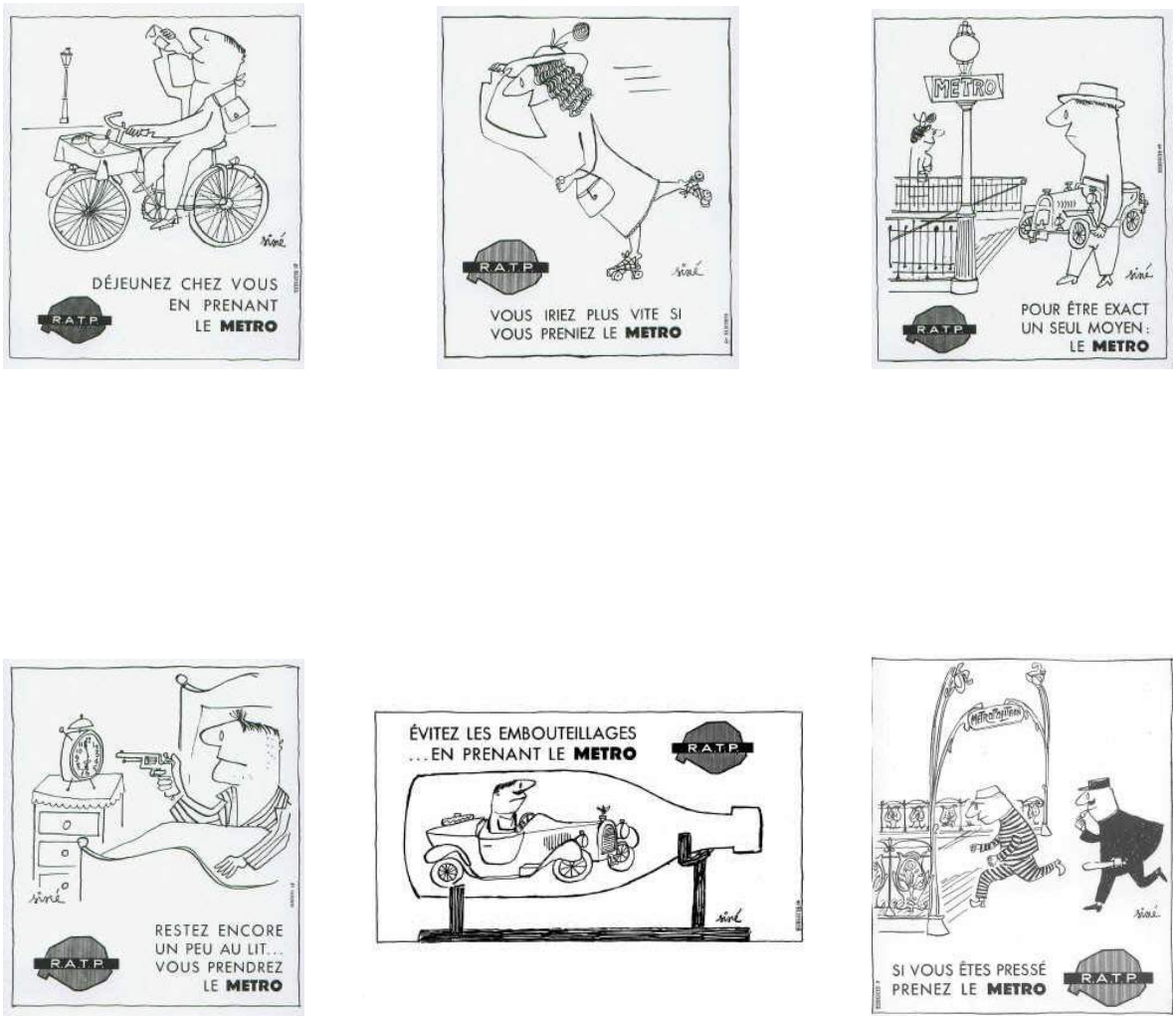
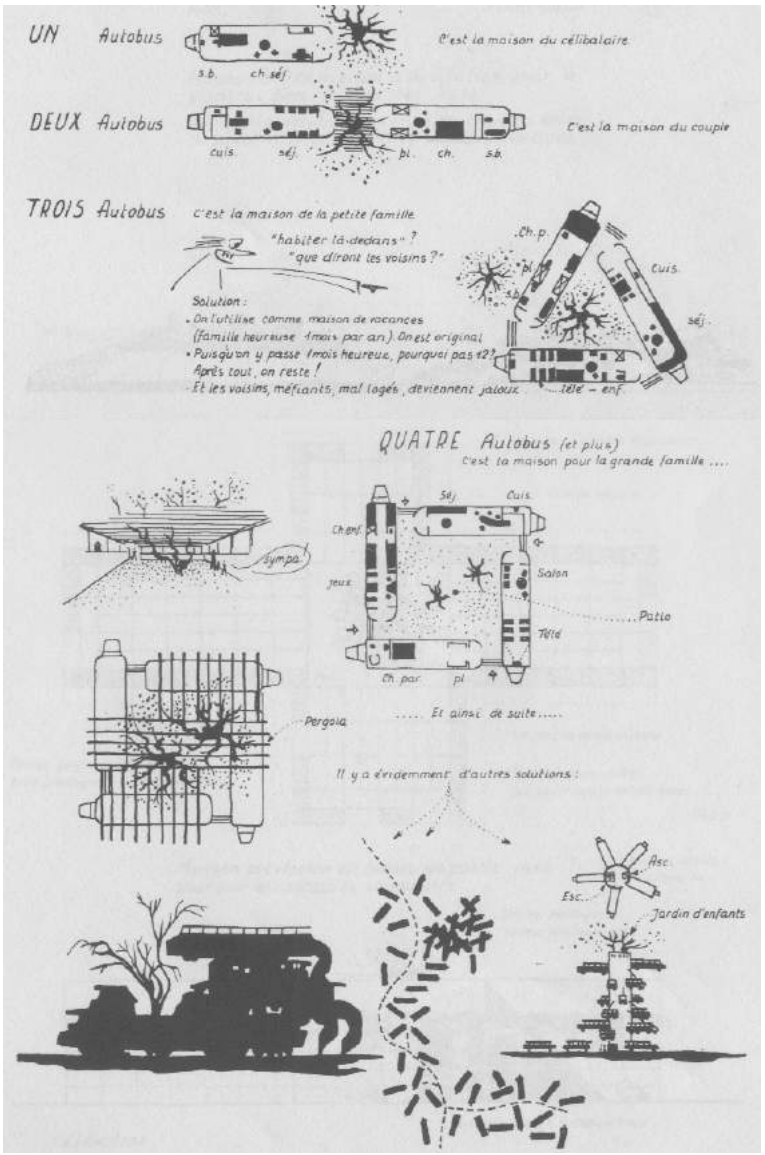


Fig. 233 – *Images de la campagne de la RATP signée par Siné (1953)*[32]

[32] De haut en bas et de gauche à droite : PRATP, 23 346, 23 347, 23 348, 23 352, 23 353, 23 455, 23 358, 23 359, 23 360, 23 457 et 39 460.

Annexe 108

L'utilisation des autobus comme élément de construction par l'architecte Guy Rottier (*ca.* 1930)



[33] Rottier (G.), *La nouvelle architecture de terre*, Paris, Éditions alternatives, 1986.

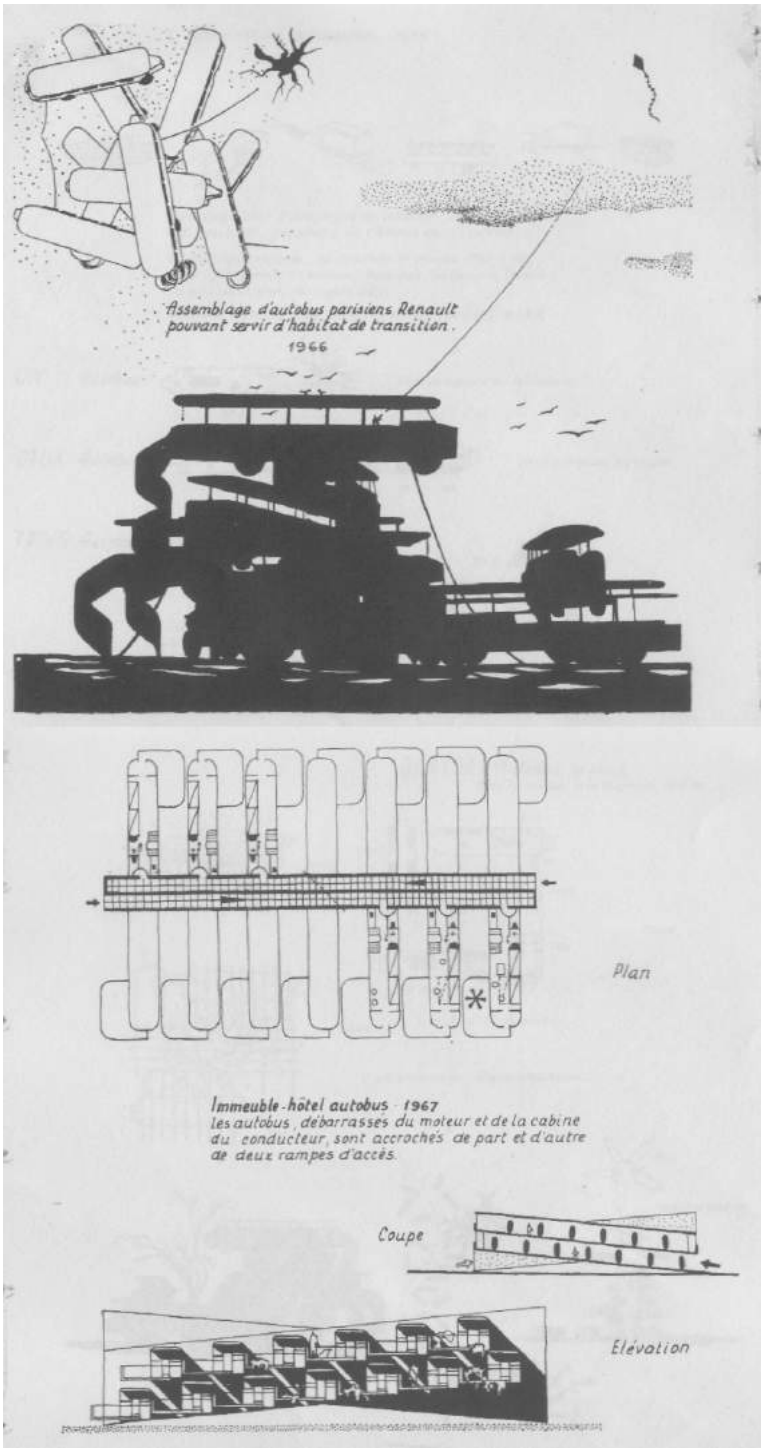


Fig. 234 – Architecture éphémère et de récupération *de Guy Rottier (*ca. *1930)*[33]

Annexe 109

Un exemple d'utilisation de l'autobus parisien par la bande dessinée pour enfants en 1967

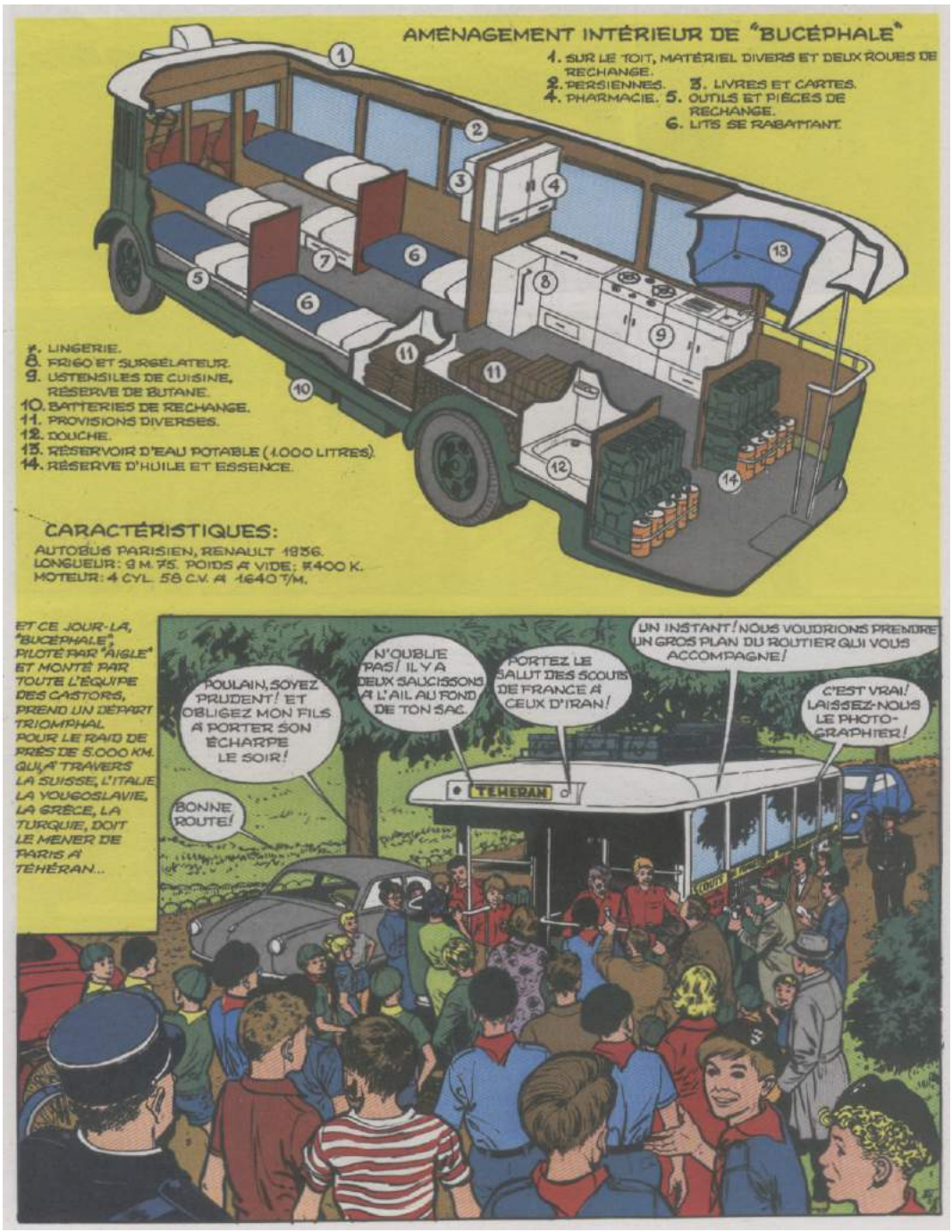


Fig. 235 – *L'autobus* Bucéphale *(1967)*[34]

[34] Charlier (J.-M.) et Mitacq, *L'autobus hanté*, Paris, Dupuis, 1967, p. 27.

Annexe 110

Publicité en faveur du Roissybus dans le métro en 1996

Fig. 236 – *Publicité en faveur du Roissybus dans le métro (1996)*[35]

[35] PRATP, 219 019.

Annexe 112

Extrait d'une étude sur l'insertion paysagère des couloirs d'autobus réalisée pour la RATP (2002)

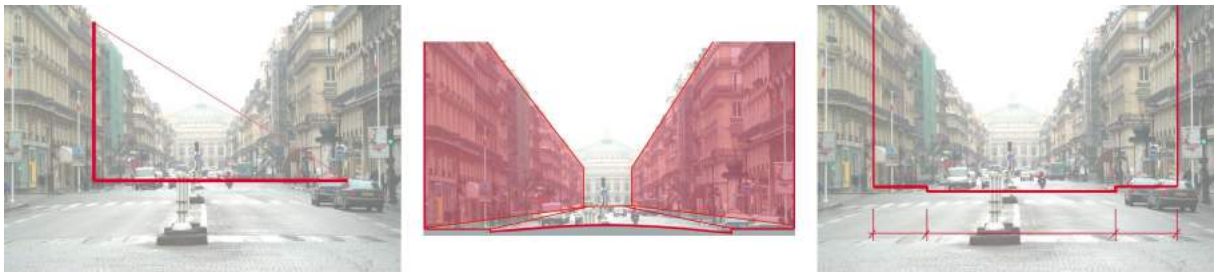


Fig. 237 – *Analyse paysagère théorique (2002)* [36]

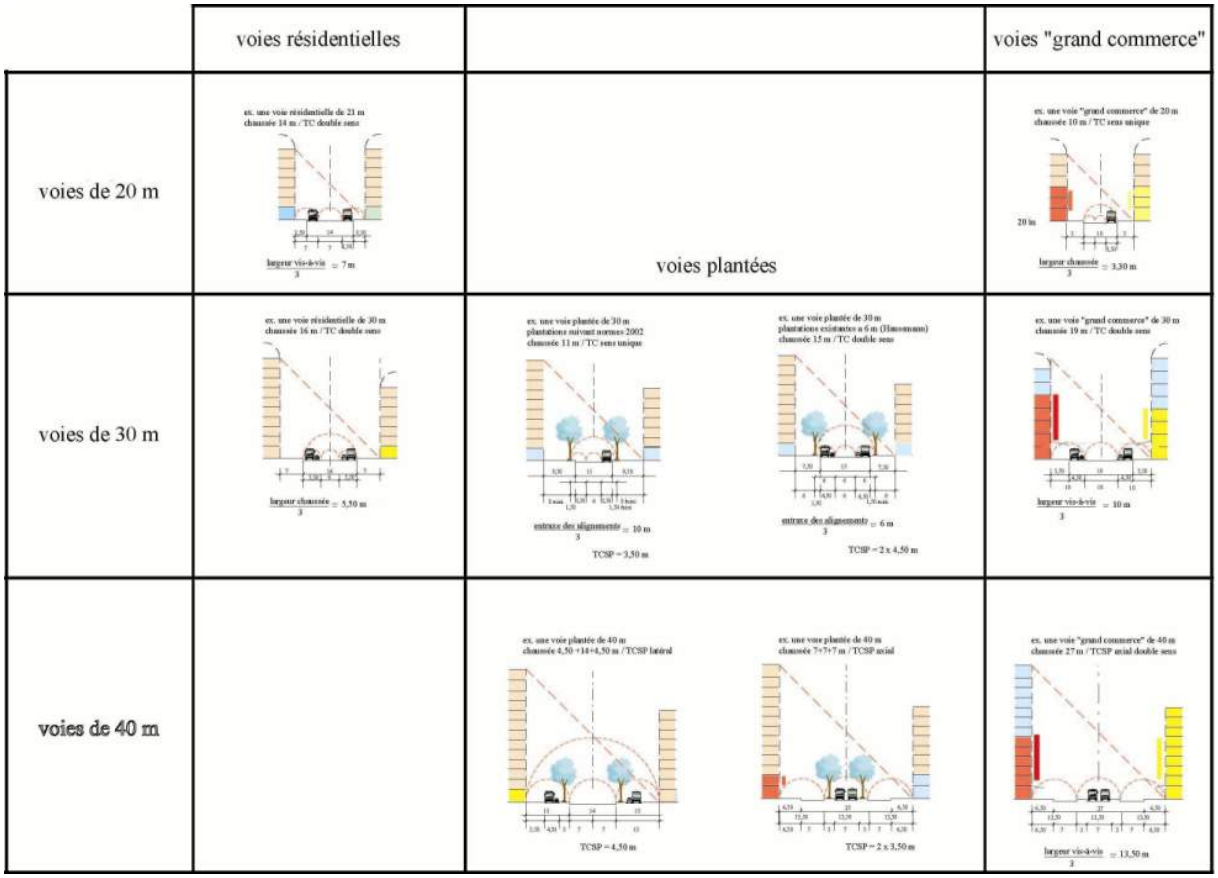


Fig. 238 – *Propositions d'aménagement (2002)* [36]

[36] Mangin (D.), *Transformations du paysage urbain par les aménagements des transports en commun de surface*, Paris, RATP, mars 2002.

Compléments

Annexe 113

La préhistoire de l'omnibus, ou l'épisode des carrosses à cinq sols

L'histoire des transports en commun connaît un épisode fondateur, celui des carrosses à cinq sols, dont la renommée est importante, et bénéficie largement de la notoriété du philosophe Blaise Pascal, qui participa à cette entreprise. Ce qui peut ainsi être considéré comme la préhistoire de l'omnibus, puisque celui-ci ne voit le jour qu'au début du XIX^{e} siècle, se joue à Paris, peu de temps avant la mort de Blaise Pascal[1]. Du fait de la taille réduite des agglomérations médiévales, les besoins de déplacement n'y étaient probablement pas assez forts pour que l'idée d'un transport en commun voit le jour. Les trajets s'effectuaient ainsi essentiellement à pied, à cheval pour les plus aisés ou à l'aide de véhicules privés tirés par la force animale et utilisés pour le transport de marchandises. Leur développement dut d'ailleurs être réglementé, notamment par Philippe IV le Bel. Plus tard, les carrosses se multiplièrent mais un privilège et certains moyens étaient requis pour pouvoir en user.

Les premiers transports en commun sont donc très probablement fluviaux, du fait de la création, au XV^{e} siècle de coches d'eau. Des services de louage de chaises à porteurs peuvent également être cités comme préfigurations des fiacres, introduits sur la chaussée parisienne dans la première moitié du XVII^{e} siècle (voir p. 115). Mais elles n'offraient pas un service de transport en commun, c'est-à-dire à itinéraires, horaires et tarifs fixes, et seuls quelques uns des 500 000 Parisiens pouvaient alors en bénéficier.

A la fin de sa vie, et alors qu'il souffre de douloureuses maladies qui l'emportèrent en août 1662, Blaise Pascal eut l'idée de créer un service de transport pour tous, plus accessible que les fiacres. Son intuition était d'abaisser les tarifs en acceptant plusieurs voyageurs sur des itinéraires et à des horaires fixes. Sur son impulsion, trois aristocrates obtinrent des lettres patentes royales en janvier 1662 leur octroyant un monopole pour établir un service de transport en commun à Paris : itinéraire et horaire fixes, tarifs des plus longs trajets à cinq sols. Louis XIV insista sur l'idée que les services devaient être ouverts à tous, notamment aux plus faibles et moins mobiles. Mais le Parlement de Paris s'empressa de réduire cette universalité en interdisant ces services aux « *soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, mesme les manœuvres et gens de bras*[2]. » Cette

[1] Les principales références sur l'épisode des carrosses à cinq sols, sont :
– Monmerqué (L. J. N.), *Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du dix-septième siècle.*, Paris, Firmin Didot, 1828, 74 p. ;
– Ramée (D.), *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*, Paris, Amyot, 1856, pp. 130-136 ;
– Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, pp. 23-27 ;
– Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, pp. 16-21.

[2] Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, *op. cit.*, vol. 1, p. 25. Les textes

réaction de fierté de la noblesse de robe ou de petite opposition au roi, voire de simple justification de son pouvoir d'enregistrement, n'eut pas d'effet réel sur la fréquentation, les tarifs pratiqués étant encore trop élevés pour être accessibles pour tous. Toutefois, l'impact de cette décision joua un rôle très négatif dans l'image populaire de ces services (voir p. 116).

Les trois aristocrates impliqués dans la création du service étaient des proches de Blaise Pascal. Le duc de Roannez, principal moteur de l'affaire, était un vieil ami du philosophe avec qui il avait travaillé à l'assèchement des marais poitevins. Il s'associa au marquis de Crénan, grand échanson de France, et surtout au grand prévôt, le marquis de Sourches, qui dirigeait alors les forces de police royales à Paris. Neveu du Grand Arnauld et éditeur de Blaise Pascal, Simon Arnauld de Pomponne s'était également investi financièrement dans l'affaire. C'est d'ailleurs un récit de la sœur du philosophe, Gilberte Périer, envoyé le 21 mars 1662 à Simon Arnauld de Pomponne, alors en exil à Verdun suite à la disgrâce du surintendant des finances Nicolas Fouquet dont il était proche, qui nous informe le plus précisément sur la première journée d'exploitation[3] :

> *Comme chacun s'est chargé d'un emploi particulier dans l'affaire des carrosses, j'ai brigué avec empressement celui de vous faire savoir les bons succès, et j'ai eu assez de faveur pour l'obtenir ; ainsi, monsieur, toutes les fois que vous verrez mon écriture, vous pourrez vous assurer qu'il y a de bonnes nouvelles.*
> *L'établissement commença samedi [18 mars 1662] à sept heures du matin, mais avec un éclat et une pompe merveilleux. On distribua les sept carrosses dont on a fourni cette première route. On en envoya trois à la porte Saint-Antoine et quatre devant Luxembourg, où se trouvèrent en même temps deux commissaires du Châtelet en robe, quatre gardes de M. le grand prévôt, dix ou douze archers de la ville, et autant d'hommes à cheval.*
> *Quand toutes les choses furent en état, messieurs les commissaires proclamèrent l'établissement et en ayant remontré les utilités ils exhortèrent les bourgeois de tenir main forte et déclarèrent à tout le petit peuple que si on faisait la moindre insulte la punition serait rigoureuse, et ils dirent tout cela de la part du roi. Ensuite ils délivrèrent aux cochers chacun leurs casaques, qui sont bleues, des couleurs du roi et de la ville, avec les armes du roi et de la ville en broderies sur l'estomac, puis ils commandèrent la marche. Alors il partit un carrosse avec un garde de M. le grand prévôt [le marquis de Sourches] dedans. Un demi-quart d'heure après on en fit partir un autre, et puis les deux autres dans des distances pareilles, ayant chacun un garde qui y demeurèrent tout ce jour-là. En même temps les archers de la ville et les gens de cheval se répandirent dans toute la route. Du côté de la porte Saint-Antoine on pratiqua les mêmes cérémonies, à la même heure, pour les trois carrosses qui s'y étaient rendus ; et on observa les mêmes choses qu'à l'autre côté pour les gardes, pour les archers et pour les gens de cheval. Enfin la chose a été si bien conduite qu'il n'est pas arrivé le moindre désordre, et ces carrosses-là marchent aussi paisiblement comme les autres.*
> *Cependant la chose a réussi si heureusement, que dès la première matinée il y eut quantité de carrosses pleins et il y alla même plusieurs femmes ; mais l'après-dinée [c'est-à-dire l'après-midi] ce fut une si grande foule qu'on ne pouvait en approcher, et les autres jours ont été pareils ; de sorte qu'on voit par expérience que le plus grand inconvénient qui s'y trouve, c'est celui que vous avez appréhendé ; car on voit le monde dans les rues qui attend un carrosse pour se mettre dedans, mais quand il arrive il se trouve plein : cela est fâcheux, mais on se console car on sait qu'il en viendra un autre dans un demi-quart*

complets de cet épisode sont publiés dans Monmerqué (L. J. N.), *Les carrosses à cinq sols*, *op. cit.*

[3] *Lettres, opuscules et mémoires de Madame Périer de Jacqueline, sœurs de Pascal, et de Marguerite Périer, sa nièce, publiés sur les manuscrits originaux par M. P. Faugère*, Paris, Auguste Vaton, 1845, pp. 80-84.

d'heure : cependant, quand cet autre arrive, il se trouve qu'il est encore plein, et quand cela est arrivé ainsi plusieurs fois on est contraint de s'en aller à pied ; et, afin que vous ne croyez pas que je dis cela par hyperbole, c'est que cela m'est arrivé à moi-même. J'attendais à la porte de Saint-Merry, dans la rue de la Verrerie, ayant grande envie de m'en retourner en carrosse, parce que la traite est un peu longue de là chez mon frère [54, rue Monsieur-le-Prince, alors rue des Francs-Bourgeois-Saint-Michel, où Blaise Pascal vécut de 1654 à 1662], mais j'eus le déplaisir d'en voir passer cinq devant moi, sans pouvoir y avoir place parce qu'ils étaient tous pleins ; et pendant ce temps-là j'entendais les bénédictions qu'on donnait aux auteurs d'un établissement si avantageux et si utile au public ; et comme chacun disait son sentiment, il y en avait qui disaient que cela était parfaitement bien inventé, mais que c'était une grande faute de n'avoir mis que sept carrosses sur une route, et qu'il n'y en avait pas pour la moitié du monde qui en avait besoin, et qu'il fallait y en avoir mis pour le moins vingt : j'écoutais tout cela, et j'étais de si mauvaise humeur d'avoir manqué cinq carrosses que j'étais presque de leur sentiment dans ce moment-là. Enfin, c'est un applaudissement si universel que l'on peut dire que jamais rien n'a si bien commencé.
Le premier et le second jour, le monde était rangé sur le Pont-Neuf et dans toutes les rues pour les voir passer, et c'était une chose plaisante de voir tous les artisans cesser leur ouvrage pour les regarder, en sorte que l'on ne fit rien samedi dans toute la route, non plus que si c'eût été une fête. On ne voyait partout que des visages riants, mais ce n'était pas un rire de moquerie, mais un rire d'agrément et de joie, et cette commodité se trouve si grande que tout le monde la souhaite, chacun dans son quartier.
Les marchands de la rue Saint-Denis demandent une route avec tant d'insistance qu'ils parlaient même de présenter requête. On se disposait à leur en donner une dans huit jours ; mais hier au matin, M. de Roannez, M. de Crenan, et M. le grand prévôt étant tous trois au Louvre, le roi s'entretint de cette nouvelle avec beaucoup d'agrément, et en s'adressant à ces messieurs il leur dit : "Et notre *route, ne l'établirez-vous pas bientôt ?" Cette parole du roi les oblige de penser à celle de la rue Saint-Honoré, et de différer de quelques jours celle de la rue Saint-Denis. Au reste, le roi en parlant de cela dit qu'il voulait qu'on punît rigoureusement ceux qui feraient la moindre insolence, et qu'il ne voulait point qu'on troublât en rien cet établissement.*
Voilà en quel état est présentement l'affaire ; je m'assure que vous ne serez pas moins surpris que nous de ce grand succès : il a surpassé de beaucoup toutes nos espérances. Je ne manquerai pas de vous mander exactement tout ce qui arrivera de bon, suivant la charge qu'on m'en a donnée, pour suppléer au défaut de mon frère qui s'en serait chargé avec beaucoup de joie s'il pouvait écrire.

[Apostille de la main de Blaise Pascal]

J'ajouterai à ce que dessus qu'avant-hier, au petit coucher du roi, une batterie dangereuse fut entreprise contre nous par deux personnes de la cour, les plus élevées en qualité et en esprit, et qui allait à la ruiner en la tournant en ridicule, et qui eût donné lieu d'entreprendre tout ; mais le roi y répondit si obligeamment et si sèchement pour la beauté de l'affaire et pour nous, qu'on rengaîna promptement. Je n'ai plus de papier. Adieu ; je suis tout à vous.

Ce récit est extrêmement intéressant, puisqu'il montre que Blaise Pascal et ses associés se sont assurés de la protection royale, facilitée par le fait que le grand prévôt, lui-même, était impliqué à titre personnel dans l'affaire, de peur de moquerie ou de contestations, de la part des faibles, rejetés des carrosses, comme des puissants. Toute opposition à leur affaire, au sein même de la cour, fut d'ailleurs éliminée par l'approbation sans équivoque du roi. Sur la chaussée, en revanche, « *les laquais et la populace non-seulement se mirent à [. . .] suivre [les omnibus] avec grandes huées, et à grands coups de pierres, mais aussitôt*

des commissaires postés en divers endroits s'étant saisis de quelques-uns, firent cesser le désordre[4]. » Opposition que ne détaille pas Gilberte Périer, mais que l'historien Nicholas Papayanis a tout de même décelée derrière son texte[5].

Après ces péripéties, le service connaît finalement un fort succès, si bien que dès le premier jour apparaît la figure que le XIX^e^ siècle appela le *complet*[6]. Au cours de l'année 1662, d'autres lignes furent donc mises en service :

- porte Saint-Antoine – Luxembourg, ouverte le 18 mars 1662 ;
- porte Saint-Antoine – Saint-Roch, ouverte le 11 avril 1662 ;
- rue Montmartre (rue Neuve Saint-Eustache) – Luxembourg, ouverte le 22 mai 1662 ;
- rue Neuve Saint-Paul – rue Taranne, ouverte le 24 juin 1662 ;
- rue de Poitou – Luxembourg, ouverte le 5 juillet 1662.

Les voitures étaient de lourds carrosses mal suspendus offrant huit places. La montée et la descente se faisaient à la demande des voyageurs. La fréquence était élevée, une voiture partant chaque « *demi-quart d'heure* ». L'entreprise est confrontée aux questions qui se posèrent plus tard à la CGO, la STCRP ou la RATP, comme l'établissement des itinéraires, des horaires, des tarifs, d'un sectionnement *via* la mise en place de bureaux ou la réduction des échanges de monnaie à bord en obligeant le voyageur à faire l'appoint.

Après avoir connu un fort succès, l'opération fut toutefois victime de ses tarifs qui durent rapidement passer à six sols et de la concurrence des carrosses de louage. Les carrosses à cinq sols disparurent ainsi vers 1677.

Notons ici que l'invention du haquet, véhicule hippomobile conçu pour le transport des marchandises en tonneaux, est également attribuée à Blaise Pascal, même si son rôle semble plus contesté que celui qu'il joua dans la création des premiers transports en commun. Autant d'invention, avérées ou présumées, qui témoignent du souci d'action concrète pour tous, qui animait le philosophe. Ainsi, bien que les carrosses à cinq sols aient été réservés à une élite, contre son gré, l'idée d'un transport public universel semble bien devoir lui revenir.

[4] Ramée (D.), *La locomotion*, *op. cit.*, p. 134.

[5] Papayanis (N.), *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, pp. 20-21.

[6] Comme l'affirme Daniel Ramée :

> *Chacun après tout, deux ans durant, trouva ces carrosses si commodes, que des auditeurs et maîtres des comptes, des conseillers du Châtelet et de la cour ne faisaient aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet et au palais : ce qui les fit augmenter de prix d'un sol ; jusque-là que le duce d'Enghien s'en est servi par occasion. [...] le roi, passant l'été à Saint-Germain, où il consentit que tels carrosses vinssent, lui-même par plaisir monta dans un, et du château où il logeait, vint au nouveau trouver la reine mère.*

(Ramée (D.), *La locomotion*, *op. cit.*, pp. 134-135)

Annexe 114

Utilisation d'une analyse en composantes principales pour l'étude de la motorisation du réseau d'omnibus (1899-1914)

Présentation des données

Les données sur lesquelles nous nous proposons de travailler doivent se prêter à un traitement statistique, nécessairement simplificateur et réducteur, c'est-à-dire ne pouvant tenir compte des spécificités de chaque ligne, spécificités réelles ou simplement liées aux archives dont nous disposons. Il convient donc de les préparer à ce traitement statistique.

Choix des données Les individus de notre analyse sont formés par les lignes du réseau d'omnibus. Pour chacune nous avons recueilli les données de fréquentation de 1899 à 1914[7]. Cette fréquentation était mesurée par le biais du nombre de tickets vendus, en distinguant entre impériale et intérieur, le cas échéant. Il s'agit donc des voyages payés et non du nombre de voyages réels. Si les correspondances sont prises en compte, puisqu'un système de tickets de correspondance existait à l'époque, en revanche, les fraudeurs ne le sont pas. A ces limites près, les chiffres dont nous disposons sont très exhaustifs et pourraient être exploités plus avant sous d'autres angles[8].

Choix des lignes considérées Si pour chaque année nous disposons de la fréquentation de chaque ligne, il n'est pas possible de mener un travail complet sur l'ensemble de la période. Quatre types de lignes posent en effet problème du point de vue statistique :

- les lignes ayant connu des modifications importantes de leur itinéraire ou de leurs terminus : lignes F, U et AJ ;
- les lignes fermées puis rouvertes sous le même indice mais sur un itinéraire très différent : lignes A, K, L, P et AE ;
- une ligne hippomobile fermée avant de rouvrir sur le même itinéraire mais exploitée par autobus : ligne C ;
- les lignes créées pendant la période : lignes R, AP, AQ, et AR.

Nous avons exclu ces lignes de notre analyse statistique, bien qu'elles représentent une part non négligeable du réseau. En revanche, elles doivent être considérées dans l'analyse globale de la période, puisque les raisons ayant poussé à leur modification sont intrinsèquement liées à la présence nouvelle du métro. Les lignes n'ayant connu qu'une faible évolution de leur itinéraire ou de leurs terminus ont été conservées, l'influence de ces légères modifications étant jugée négligeable – lignes D, H, N, N^{bis}, V, AC, AD, AG, AL, AN, et AO. Nous avons choisi de fusionner les lignes AF (Panthéon – Courcelles) et S (Contrescarpe – Porte de Champerret) au sein d'une seule entité – AF/S – puisque ces lignes ont réellement fusionné en 1913 et que les données les concernant ne sont pas toujours distinctes sur la période 1899-1912. Certaines lignes étaient exploitées partiellement ou présentaient deux branches si bien qu'elles sont enregistrées sous deux indices, celui de la ligne et un indice ^{bis}. Par souci de simplification, nous avons additionné les fréquentations de la ligne principale et de la ligne secondaire ou partielle, sauf dans le cas

[7] *Annuaire statistique de la Ville de Paris.*

[8] Nous ne proposons ici qu'un traitement statistique de ces données sous l'angle d'une analyse en composantes principales. Nous avons utilisé le logiciel Spad 5.5.

de la ligne N (Belleville – Louvre), puisque la N^{bis} (Lac Saint-Fargeau – Louvre) desservait un itinéraire nettement distinct de celui de la N[9]. Nous avons ainsi pu travailler sur les 29 individus suivants : B, D, E, G/G^{bis}, H, I, J, M, N, N^{bis}, O/O^{bis}, Q, T, V, X, Y/Y^{bis}, Z, AB, AC, AD, AF/S, AG, AH/AH^{bis}, AI, AK, AL, AM, AN et AO.

Choix des années considérées Les variables de notre analyse sont formées par les années pour lesquelles nous disposons de la fréquentation de chaque ligne. Afin d'étudier les conséquences de l'ouverture du métro sur le réseau d'omnibus, avant, pendant et après sa mécanisation, nous avons retenu la période s'étendant de 1899 à 1914. Ce choix chronologique s'impose de lui-même. Il nous fallait retenir une année de référence. Le métro étant inauguré le 19 juillet 1900, 1899 est la dernière année entière pendant laquelle les réseaux de surface sont les seuls disponibles. En outre, 1900 est marquée par l'Exposition universelle qui explique largement l'augmentation de fréquentation d'environ 7 % sur le réseau d'omnibus. Cette augmentation conjoncturelle n'étant pas uniforme sur l'ensemble des lignes, cette année ne pouvait constituer une référence. Nous avons donc retenu 1899 et préféré ne pas considérer 1900 comme variable active mais comme variable illustrative.

La période étudiée aurait difficilement pu dépasser la Première Guerre mondiale. Les bouleversements qu'ont connus les omnibus parisiens au cours du conflit ne permettent pas d'envisager de mener une étude statistique sur les années de guerre, les données étant largement dépendantes de l'arrêt et de la reprise fragmentaire du service. Restait le cas de l'année 1914. Le réseau d'omnibus a suspendu son service le 1er août 1914. La première ligne à reprendre du service fut le E (Madeleine – Bastille) en 1916. Afin de juger de l'effet de la mécanisation massive intervenue en 1911 et 1912, nous avons tenu à conserver des données pour l'année 1914. L'hypothèse sous-jacente était de constater qu'après une forte hausse, la fréquentation se stabilisait. Afin de pouvoir exploiter les données pour 1914, nous avons donc pondéré les valeurs obtenues pour l'exploitation du 1er janvier au 1er août d'un facteur $\frac{12}{7}$ correspondant à l'exploitation sur une année entière. Cette pondération n'ignore pas que la fréquentation n'est pas homogène au long de l'année, surtout pour un mode de surface, mais nous avons estimé qu'en première approximation, la période s'écoulant de début janvier à fin juillet était représentative de l'ensemble de l'année.

Pondération des données par un facteur démographique Afin de pouvoir considérer l'effet du métro et de la mécanisation des omnibus sur la fréquentation du réseau, nous avons souhaité dégager nos données d'un facteur important, la démographie. L'accroissement de la population sur la période considérée a pu, en effet, générer une croissance de la fréquentation des transports publics. Nous avons donc fait le choix de considérer les données à population égale, en utilisant une interpolation linéaire fondée sur les recensements de 1896, 1901, 1906, 1911 et 1921 (voir tab. 62, p. 1181). Il suppose toutefois que les échanges croissent de façon linéaire avec la population, ce qui est une hypothèse forte mais quantitativement marginale dans notre cas.

[9] Les données de fréquentation des lignes N et N^{bis} sont également distinctes dans l'*Annuaire statistique de la Ville de Paris* sauf pour l'année 1910. Nous avons donc estimé la proportion de chacune de ces lignes dans la fréquentation totale à partir de la répartition des années proches. Répartition qui est stable et de l'ordre de 40 % pour la ligne N et 60 % pour la N^{bis}. Nous avons donc appliqué ces proportions au total disponible pour 1910.

Zone / Année	Paris	Arrondissements de Saint-Denis et Sceaux	Département de la Seine
1896	2 536 834	803 680	3 340 514
1901	2 714 068	955 862	3 669 930
1906	2 763 393	1 085 225	3 848 618
1911	2 880 110	1 273 932	4 154 042
1921	2 906 472	1 505 219	4 411 691

Tab. 62 – *Évolution de la population du département de la Seine (1896-1921)*[10]

Considérant que les omnibus parisiens étaient fréquentés non seulement par des Parisiens, mais aussi par des banlieusards, nous avons opté pour la population de l'ensemble du département de la Seine. La population de référence considérée a été celle estimée pour 1899. L'accroissement total de la population entre 1899 et 1913 est de 9,16 % pour Paris et de 47,51 % pour les arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux, soit une moyenne de 18,86 % pour l'ensemble du département de la Seine. Prendre en compte la population *extra muros* conduit donc à minimiser les effets d'augmentation de la mobilité, notamment en fin de période.

Normalisation Les différentes lignes considérées ayant des fréquentations très variables, de quelques centaines de milliers à 15 millions de voyageurs, et notre intérêt portant sur l'évolution à la suite de l'ouverture du métro, nous avons choisi de normaliser les données en rapportant la fréquentation de chaque ligne à ce qu'elle était en 1899, fixée arbitrairement à l'indice 100. Dès lors, l'année 1899 ne présentait plus d'intérêt pour l'analyse statistique et a été portée en variable illustrative.

Distribution des variables Nous disposons alors de plusieurs indicateurs permettant de jauger de la distribution statistique des variables continues considérées (voir tab. 63, p. 1181 et tab. 64, p. 1182). Rappelons que nous avons retenu 14 variables actives (1901 à 1914) et deux variables illustratives (1899 et 1900).

Année / Ligne	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Effectif	29	29	29	29	29	29	29	29
Moyenne	100	112	93	92	90	88	84	83
Médiane	100	110	95	94	89	85	82	79
Écart-type	0	9,03	11,4	12,8	17	18,1	19,9	21,8
Maximum	100	139	115	114	134	130	129	133
Minimum	100	94	69	65	64	60	51	48

Tab. 63 – *Analyse statistique sommaire des variables (1899-1906)*

Les lignes comportant des lacunes statistiques n'ayant pas été retenues, l'effectif est constant. Les variables présentent des moyennes et médianes relativement proches au début (1899-1906) et à la fin (1912-1914) de la période, ce qui traduit une répartition globalement homogène entre lignes en crise et lignes connaissant une bonne fréquentation sur ces années. En revanche, l'écart entre médiane et moyenne s'accroît sur les années centrales (1907-1911), période qui correspond à la mécanisation de certaines lignes, qui voient

[10] *Annuaire statistique de la Ville de Paris.*

leur fréquentation augmenter fortement, et la poursuite d'une baisse de fréquentation plus ou moins prononcée pour la majorité des lignes.

Variable \ Année	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Effectif	29	29	29	29	29	29	29	29
Moyenne	88	85	86	96	98	156	188	195
Médiane	80	75	74	80	81	153	179	186
Écart-type	33	36,6	41,8	43,4	49,7	57,1	60,6	63,5
Maximum	189	188	211	217	250	306	311	333
Minimum	46	42	37	50	44	57	81	99

Tab. 64 – *Analyse statistique sommaire des variables (1907-1914)*

L'écart-type s'accroît fortement de 1899 à 1914, ce qui traduit une différenciation progressive des comportements des lignes, entre lignes tirant profit des évolutions intervenues et lignes s'enfonçant dans une crise de fréquentation durable. L'écart entre minimum et maximum s'accroît également, ce qui exprime le même phénomène.

Étude des corrélations entre variables A partir de ces données, nous pouvons dresser la matrice des corrélations entre variables (voir tab. 65, p. 1182 et tab. 66, p. 1183).

Variable	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
1901	1						
1902	**0,97**	1					
1903	**0,78**	**0,85**	1				
1904	**0,74**	**0,83**	**0,99**	1			
1905	**0,71**	**0,79**	**0,96**	**0,98**	1		
1906	**0,70**	**0,77**	**0,87**	**0,90**	**0,92**	1	
1907	0,51	0,58	0,61	0,65	**0,69**	**0,86**	1
1908	0,45	0,52	0,51	0,54	0,58	**0,75**	**0,94**
1909	0,51	0,57	0,55	0,59	0,62	**0,77**	**0,96**
1910	0,51	0,56	0,53	0,57	0,58	**0,76**	**0,96**
1911	0,38	0,43	0,36	0,41	0,42	0,65	**0,87**
1912	0,36	0,40	0,48	0,50	0,51	0,66	**0,73**
1913	0,42	0,42	0,48	0,46	0,46	0,53	0,55
1914	0,36	0,35	0,43	0,41	0,39	0,47	0,45

Tab. 65 – *Matrice des corrélations des variables (1901-1907)*[11]

Elle fait apparaître de fortes corrélations, notamment entre les années proches, ce qui traduit un certain étalement dans le temps des baisses ou hausses de la fréquentation. L'analyse en composantes principales, appliquée à ces variables continues, se justifie donc au vu de ces fortes corrélations.

Variable	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
1901							
1902							
1903							
1904							
1905							
1906							
1907							
1908	1						

[11] Les corrélations supérieures à 0,67 sont en gras.

Variable	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
1909	**0,95**	1					
1910	**0,95**	**0,98**	1				
1911	**0,83**	**0,86**	**0,90**	1			
1912	0,67	0,65	**0,71**	**0,77**	1		
1913	0,51	0,48	0,55	0,49	**0,76**	1	
1914	0,39	0,36	0,44	0,41	**0,71**	**0,97**	1

Tab. 66 – *Matrice des corrélations des variables (1908-1914)*[11]

Analyse factorielle des données

Nous menons ici une analyse en composantes principales des données statistiques, c'est-à-dire que nous nous proposons de trouver un nouveau repère sur lequel les projections des individus soient plus facilement interprétables. Ce repère compte 14 dimensions, puisque c'est le nombre de nos variables actives.

Choix des axes principaux Le résultat de l'analyse en composantes principales est l'identification de 14 axes principaux sur lesquels les nouvelles variables repérées sont non corrélées, de variance maximale et d'importance décroissante. Pour en tirer une interprétation, il convient de retenir quelques axes, les plus significatifs. Pour cela, plusieurs méthodes existent.

Nous pouvons d'abord considérer l'inertie du nuage des individus sur chaque axe et conserver les axes en portant l'essentiel (voir tab. 67, p. 1183).

Facteur / Axe	Inertie	Pourcentage	Pourcentage cumulé
1	**9,33**	**66,64**	**66,64**
2	**2,08**	**14,84**	**81,48**
3	**1,43**	**10,22**	**91,70**
4	0,55	3,93	95,63
5	0,28	2,02	97,65
6	0,11	0,79	98,44
7	0,09	0,63	99,07
8	0,05	0,33	99,40
9	0,03	0,20	99,60
10	0,02	0,16	99,76
11	0,01	0,09	99,85
12	0,01	0,07	99,92
13	0,01	0,06	99,98
14	0,00	0,02	100

Tab. 67 – *Inertie et pourcentages d'inertie portés par les axes*[12]

Si nous proposons de conserver les axes portant plus d'inertie que la moyenne, celle-ci étant de 1 en analyse normée, nous ne conserverons que les trois premiers axes, les autres portant une inertie nettement inférieure à cette moyenne.

Si nous considérons le pourcentage d'inertie porté par les axes, il apparaît que les trois premiers axes portent plus de 90 % de l'inertie, ce qui semble présenter un bon compromis pour pouvoir mener une interprétation.

[12] Les données des axes dont l'inertie est supérieure à 1 sont en gras.

Enfin, si nous nous intéressons aux paliers existant entre axes, c'est-à-dire à la différence de taux de variation dans la distribution de l'inertie, il semble là aussi approprié de conserver les trois premiers axes (voir tab. 68, p. 1184).

Axes	Valeur du palier
1-2	-6 842,55
3-4	-519,40
5-6	-168,49
7-8	-9,98

Tab. 68 – *Principaux paliers entre axes classés par valeur absolue décroissante*

Certes, le palier principal est entre les axes 1 et 2. Mais il convient de retenir plusieurs axes pour pouvoir conduire l'analyse. Le palier entre les axes 3 et 4 s'impose alors comme le choix le plus pertinent, devant celui entre les axes 5 et 6, qui conduirait par ailleurs à considérer un trop grand nombre d'axes.

Ainsi, plusieurs méthodes nous suggèrent de retenir les trois premiers axes proposés par l'analyse factorielle, ce que nous ferons. Leur interprétation peut se fonder sur trois éléments : l'analyse des corrélations, l'observation des cercles des corrélations et l'étude des individus représentatifs, c'est-à-dire ceux apportant le plus d'inertie à l'axe. Nous les combinerons pour donner un sens à chacun des axes.

Analyse des corrélations L'analyse des corrélations consiste à étudier les coordonnées des variables sur les trois premiers axes (voir tab. 69, p. 1184). Plus la valeur absolue d'une variable sur un axe est importante, plus cette variable contribue à la définition de cet axe. Au contraire, les coordonnées dont la valeur absolue est faible traduisent le fait que l'identification de cet axe comme significatif par l'analyse factorielle fait peu intervenir la variable concernée.

Axe / Année	Axe 1	Axe 2	Axe 3
1901	0,74	-0,48	-0,01
1902	0,79	-0,48	0,05
1903	0,83	**-0,52**	-0,06
1904	0,84	-0,47	-0,01
1905	0,85	-0,43	0,03
1906	**0,94**	-0,17	0,08
1907	**0,92**	0,28	0,22
1908	0,85	0,36	0,27
1909	0,88	0,30	0,32
1910	0,89	0,36	0,23
1911	0,78	**0,50**	0,19
1912	0,77	0,38	-0,30
1913	0,68	0,23	**-0,67**
1914	0,60	0,20	**-0,76**

Tab. 69 – *Coordonnées des variables sur les trois premiers axes*[13]

[13] Nous faisons figurer en gras les valeurs absolues les plus importantes, correspondant aux années contribuant le plus à la définition des axes selon la règle suivante :
– 0,90 pour l'axe 1 ;

L'axe 1, porteur de 66,64 % de l'inertie est logiquement très fortement corrélé avec la plupart des variables, notamment entre 1903 et 1910. Les deux années les plus contributrices sont 1906 et 1907. Il s'agit donc d'un effet de taille, à savoir que les lignes suivent globalement une évolution similaire, qui consiste, comme le montre l'évolution de la moyenne, à connaître une crise de fréquentation au début de la période, avant une reprise importante sur la fin de la période. Le tournant de 1906-1907 marque le début de la reprise pour les premières lignes mécanisées, alors que la majorité des lignes doivent attendre 1912-1913 pour que la mécanisation se traduise en fréquentation. L'axe 1 porte donc cette information globale, les axes suivants apportant des distinctions secondaires.

Les contributions à l'axe 2 sont réparties de part et d'autre des années 1906-1907. Jusqu'à 1906, elles sont négatives. A partir de 1907, elles sont positives. L'axe 2, semble plus complexe à interpréter, puisqu'il est simultanément plus spécialement corrélé négativement avec 1903 et positivement avec 1911. Mais les années 1901-1905 et 1907-1910 présentent des corrélations proches, respectivement négatives et positives, la rupture ayant lieu en 1906. Il nous semble donc porter l'information selon laquelle certaines lignes ont connu une forte augmentation de leur fréquentation du fait de leur motorisation en 1906-1907.

L'axe 3 est essentiellement corrélé avec les années 1912 et 1913. Il mesure l'effet de la mécanisation qui a eu lieu en 1911-1913, avec un effet de retard lié à l'étalement de cette mécanisation au long de chaque année. s Pour résumer le résultat de l'analyse des corrélations, nous avons distingué trois axes. L'axe 1 porte l'idée que les lignes ont d'abord connu une crise de fréquentation avant de la voir se redresser à la fin de la période. L'axe 2 correspond plutôt au comportement des lignes appartenant à la vague de motorisation de 1906-1907. Enfin, l'axe 3 répond à celui des lignes motorisées lors de la dernière vague, en 1911-1913.

Observation des cercles des corrélations Les cercles des corrélations confirment cette interprétation de la signification de chaque axe (voir fig. 34, p. 168, fig. 239, p. 1186 et fig. 240, p. 1187). Il s'agit d'étudier la projection de chacune des variables sur le plan formé par les axes pris deux à deux. L'orientation et la norme du vecteur ainsi obtenu apportent des informations sur la signification des axes identifiés par l'analyse factorielle.

L'ensemble des variables est corrélé positivement avec l'axe 1, ce qui indique une tendance globale identique de l'ensemble des individus. En revanche la corrélation avec l'axe 2 dépend du positionnement par rapport à 1906-1907, ce qui confirme l'idée que cet axe révèle la première vague de motorisation. L'axe 3 correspond pleinement à la deuxième vague de mécanisation et à ses effets sur la fréquentation de 1912 à 1914. Les autres années contribuent peu à la définition de cet axe, ce qui signifie qu'il n'est pas possible de distinguer *a priori* les lignes appelées à connaître une forte hausse de fréquentation lors de cette mécanisation avant que celle-ci intervienne.

- 0,50 pour l'axe 2 ;
- 0,40 pour l'axe 3.

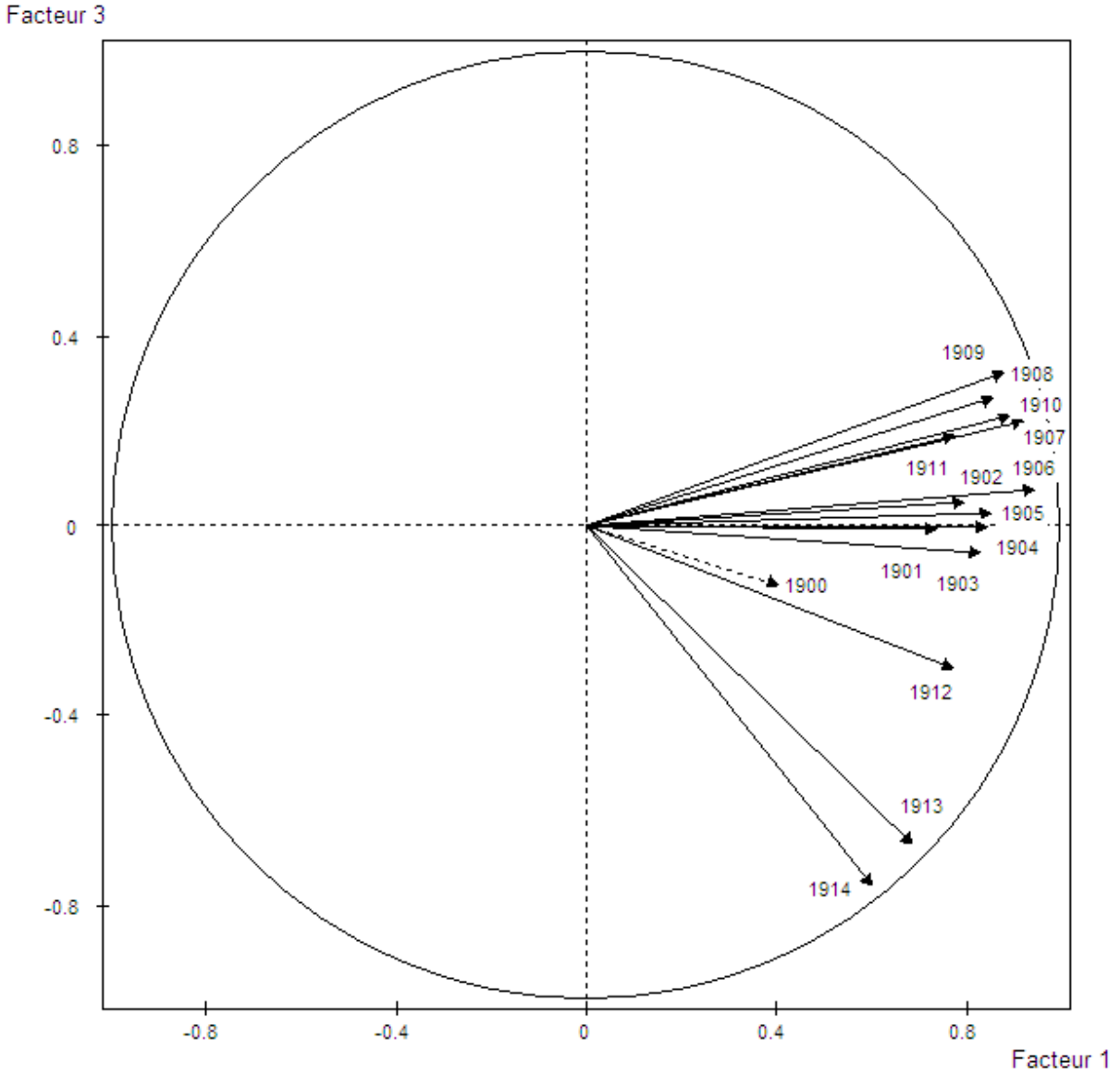


Fig. 239 – *Cercle des corrélations (axes 1 et 3)*

A ce niveau de l'analyse, remarquons que la motorisation ressort comme un élément d'interprétation essentiel, alors même que cette donnée ne figurait pas, sous quelque forme que ce soit, dans notre base statistique initiale, uniquement fondée sur la fréquentation des lignes.

Étude des individus représentatifs L'analyse des projections des individus sur les axes principaux permet de confirmer cette interprétation. Dans cette analyse nous retenons pour chaque axe les trois individus dont la projection est la plus forte positivement et les trois individus dont la projection est la plus faible négativement.

Les lignes aux fortes valeurs positives sur l'axe 1 sont essentiellement les lignes AM et AL pour lesquelles le schéma d'une fréquentation stable jusqu'en 1906-1907, suivie d'une forte hausse – liée à la mécanisation – s'applique très bien. La ligne Y/Y^{bis}, contributrice dans une moindre mesure, connaît une hausse de fréquentation précoce, en 1903, dont l'origine reste à déterminer, qui lui permet d'être bien au-dessus de la moyenne sur

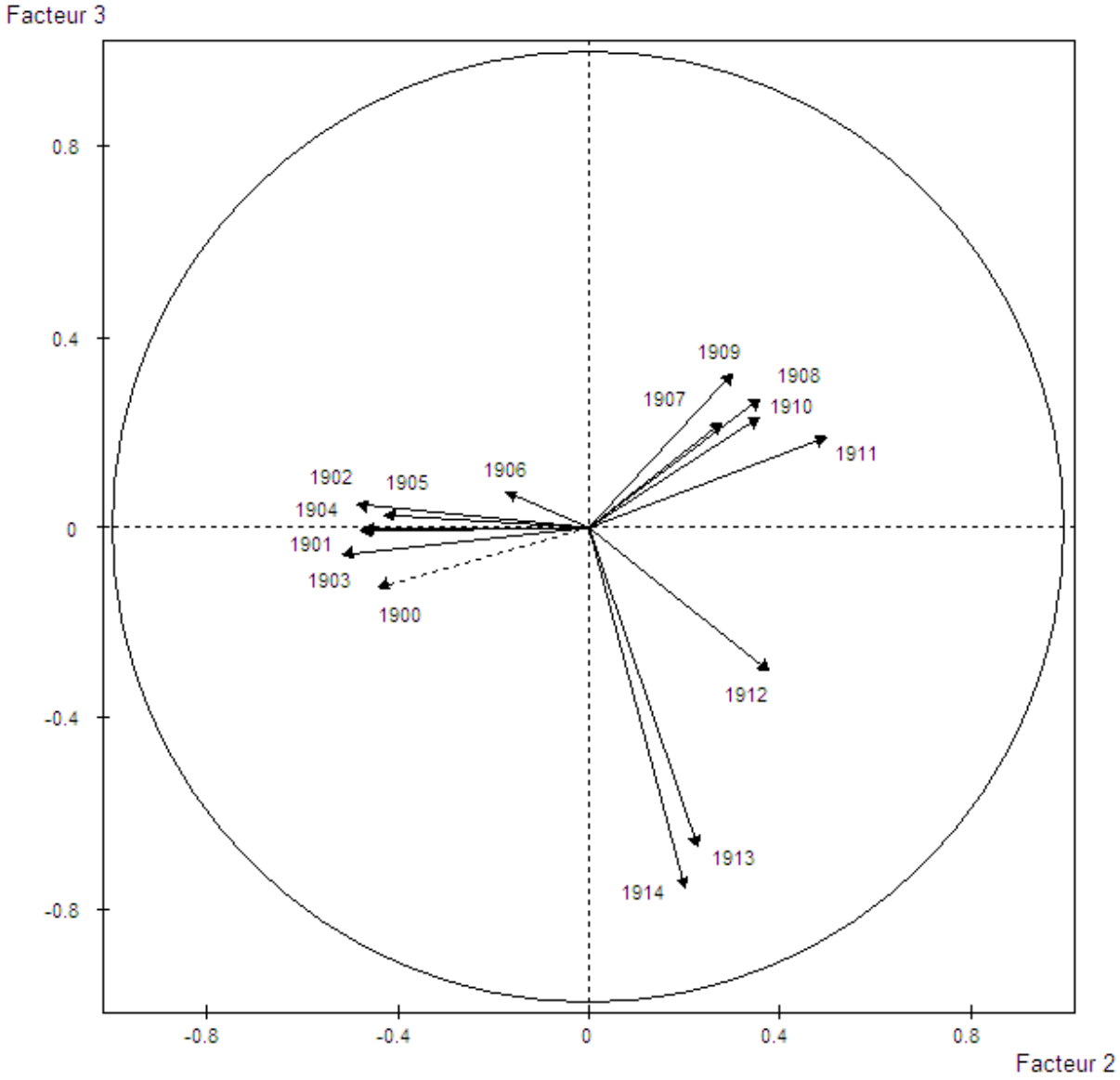


Fig. 240 – *Cercle des corrélations (axes 2 et 3)*

l'ensemble de la période.

Au contraire, les lignes très négatives sur cet axe – AB, AG et AO – sont des lignes ayant connu une forte baisse de la fréquentation jusqu'à deuxième vague de mécanisation, celle-ci ayant entraîné au moins un doublement de la fréquentation. L'axe 1 mesure donc bien l'écart par rapport à la moyenne globale, les valeurs positives correspondant aux lignes se situant globalement au-dessus de cette moyenne.

Les lignes ayant une forte contribution sur l'axe 2 sont des lignes connaissant une fréquentation plus forte, voire nettement plus forte, que la moyenne sur l'ensemble de la période. L'analyse du graphique illustre bien le retournement qui se joue en 1906-1907. Jusqu'à 1906-1907, les lignes ayant une projection fortement négative sur l'axe 2 sont des lignes dont la fréquentation n'est pas spécialement en crise – AD, Y/Y^{bis}, AN.

Au contraire, celles ayant une forte coordonnée positive – AM, J et I – connaissent une baisse de fréquentation, mais relativement mineure par rapport à la moyenne. A partir

de 1906-1907, les lignes à coordonnée négative s'enfoncent dans la crise mais elles voient leur fréquentation très fortement remonter à la suite de la mécanisation de 1911-1912. Au contraire, les lignes à projection positive sur l'axe 2, mécanisées en 1906-1907, voient leur fréquentation augmenter fortement à cette période et ne connaissent pas d'effet particulier lors de la seconde mécanisation. L'axe 2 nous informe donc sur la mécanisation de 1906-1907 mais ne porte pas cette simple donnée. Il renseigne aussi sur le comportement avant et après cette date.

L'évolution des principales lignes contribuant à la définition de l'axe 3 montre qu'il n'y a pas de distinction particulière sur leur comportement au début de la période, si ce n'est qu'elles se trouvent également au-dessus de la moyenne. Tout se joue lors de la seconde phase de mécanisation.

Les lignes aux valeurs négatives les plus fortes – AD, Y/Y^{bis} et AK – connaissent une hausse de fréquentation extrêmement brutale à la suite du passage à l'autobus. En revanche, celles aux valeurs positives les plus fortes – H, AF/S et X – ne ressentent pas d'effet particulier de cette mécanisation, qu'elles aient été mécanisées antérieurement, en 1906-1907 pour la ligne H, ou non, en 1912 pour les lignes AF/S et X.

Projections des individus La projection des individus sur les plans définis par les axes pris deux à deux permet de voir le positionnement des différentes lignes et de percevoir une classification que nous entendons fonder sur une approche statistique (voir fig. 35, p. 169, fig. 241, p. 1188 et fig. 242, p. 1189).

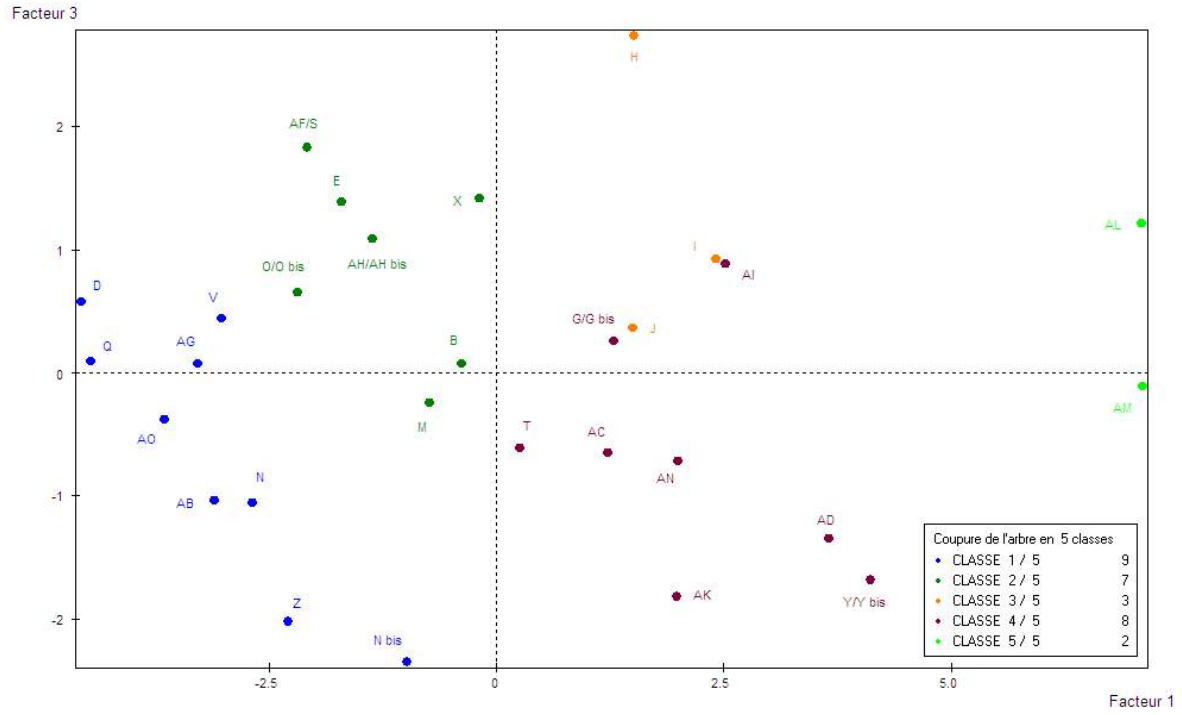


Fig. 241 – *Projection du nuage des individus sur le plan 1-3*

Cette vision confirme le rôle joué par la motorisation puisque quatre des cinq lignes motorisées en 1906-1907 et prises en considération dans notre analyse quantifiée – I, J, AL et AM – se distinguent nettement des autres lignes, qui furent motorisées en 1911-1913.

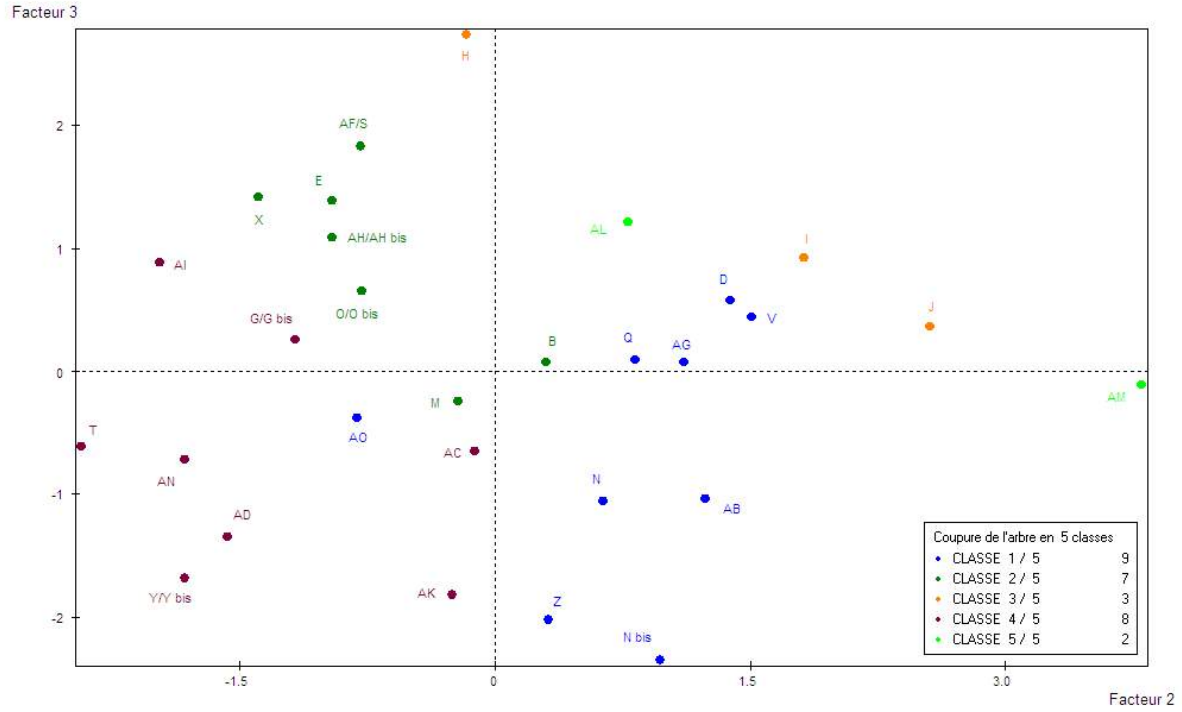


Fig. 242 – *Projection du nuage des individus sur le plan 2-3*

Ce travail de projection incite à distinguer des classes de lignes permettant de dresser des évolutions typiques pour chacune.

Classification des lignes

L'analyse factorielle permet effectivement d'établir une partition du groupe d'individus en un nombre restreint de classes homogènes. Il s'agit ici de regrouper les lignes dont la fréquentation a connu une évolution similaire au cours de la période. Il convient de faire un choix entre cohérence des classes et nombre de classes, leur multiplication rendant l'interprétation plus complexe et faisant perdre en généralité.

Constitution des classes Le dendrogramme permet de comprendre la constitution de ces classes, en rapprochant les lignes aux caractéristiques semblables, du point de vue de leur fréquentation rapportée à un indice (voir fig. 243, p. 1190).

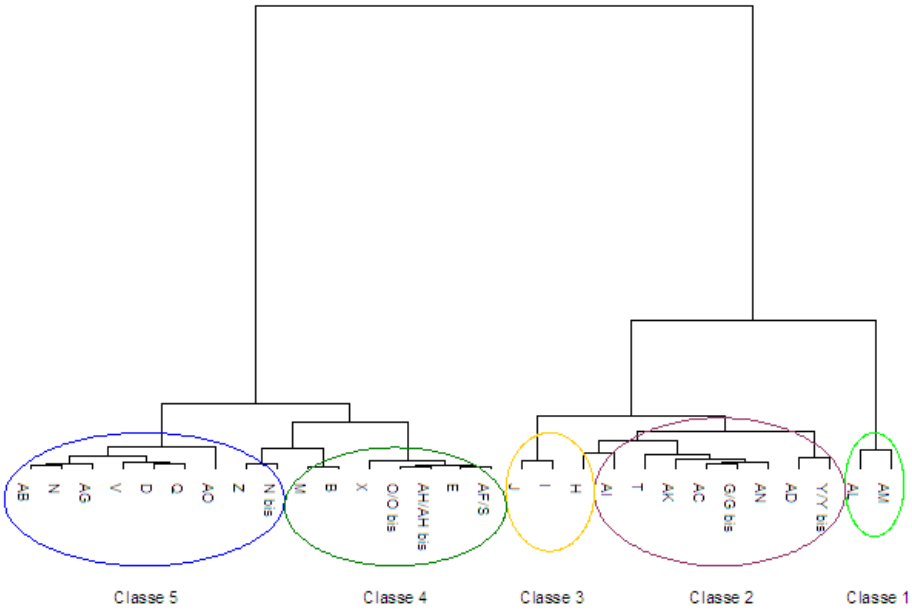


Fig. 243 – *Dendrogramme*

Ce sont donc bien les comportements de la fréquentation et non la fréquentation en chiffres absolus qui se ressemblent. Pour lire le dendrogramme, il suffit de savoir que la hauteur de chaque branche est proportionnelle à l'inertie perdue lors d'un regroupement.

Nous proposons ici cinq classes, issues de l'analyse par composantes principales, chacune dénommée par un parangon qui en est l'élément le plus représentatif (voir tab. 70, p. 1190).

Variable / Classe	Effectif	Lignes
1 ou *AB*	9	D, N, N^{bis}, Q, V, Z, AB, AG, AO
2 ou *AH/AH^{bis}*	7	B, E, M, O/O^{bis}, X, AF/S, AH/AH^{bis}
3 ou *I*	3	H, I, J
4 ou *AN*	8	G/G^{bis}, T, Y/Y^{bis}, AC, AD, AI, AK, AN
5 ou *AM*	2	AL, AM

Tab. 70 – *Composition des différentes classes*

Pour exploiter cette partition, il faut donner un sens à ces classes afin de comprendre quels sont les grands types de comportement de la fréquentation des lignes. Dans ce but, il convient de se doter de certains outils, notamment la projection de chaque classe sur les trois axes principaux retenus pour l'interprétation (voir tab. 71, p. 1190).

Variable / Classe	Valeurs test			Coordonnées		
	Axe 1	Axe 2	Axe 3	Axe 1	Axe 2	Axe 3
1 ou *AB*	**-3,6**	**2,0**	-1,9	**-3,12**	0,80	-0,63
2 ou *AH/AH^{bis}*	-1,2	-1,4	**2,2**	-1,23	-0,69	0,89
3 ou *I*	1,1	1,7	**2,0**	1,81	1,40	1,34
4 ou *AN*	**2,3**	**-3,2**	-1,9	**2,13**	-1,40	-0,71
5 ou *AM*	**3,3**	**2,3**	0,7	**7,10**	**2,29**	0,55

Tab. 71 – *Projection des différentes classes sur les trois premiers axes* [14]

L'étude du positionnement du barycentre de chaque classe sur les axes retenus permet également de mieux analyser sa caractérisation (voir fig. 244, p. 1191, fig. 245, p. 1191 et fig. 246, p. 1192).

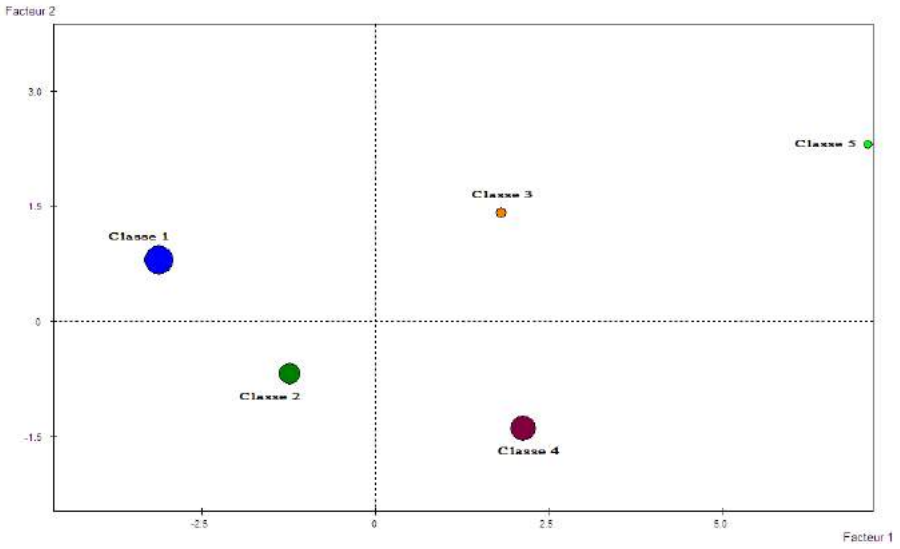


Fig. 244 – *Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 1-2*[15]

Il est dès lors possible d'avancer une interprétation de ce que sont les classes ainsi constituées (voir p. 167). Elle fait notamment ressortir le fait que ces classes, constituées en fonction uniquement de la fréquentation, se trouvent être homogènes du point de vue de la motorisation (voir fig. 247, p. 1192).

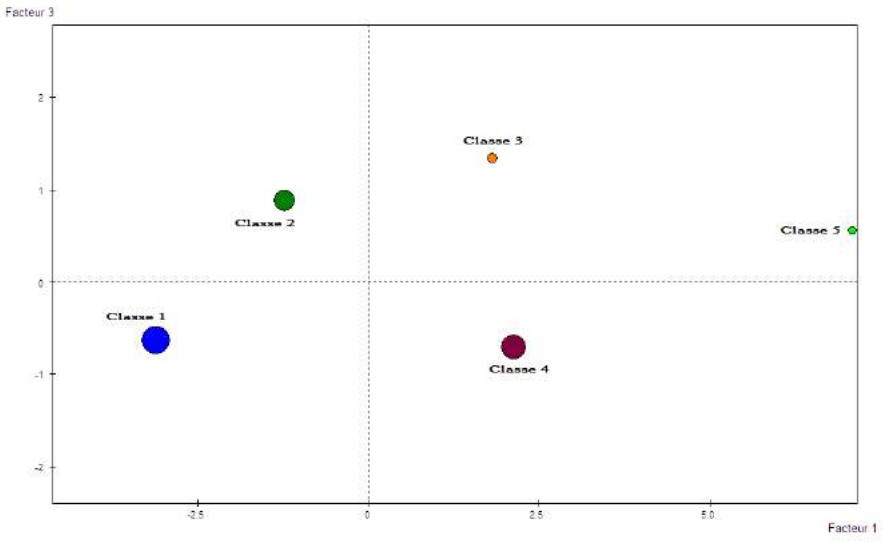


Fig. 245 – *Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 1-3*[15]

Cette analyse en composantes principales nous a donc permis de conforter l'idée que la mécanisation était le facteur décisif quant à l'évolution de la fréquentation des lignes

[14] Les données significatives, dont la valeur absolue de la valeur test ou de la coordonnée est supérieure à 2, sont en gras.
[15] La taille des cercles est proportionnelle à l'effectif.

du réseau d'omnibus de 1900 à 1914. Elle nous a également incités à distinguer, parmi ces lignes, différents types de comportement, que seule une analyse géographique pouvait rendre compréhensibles.

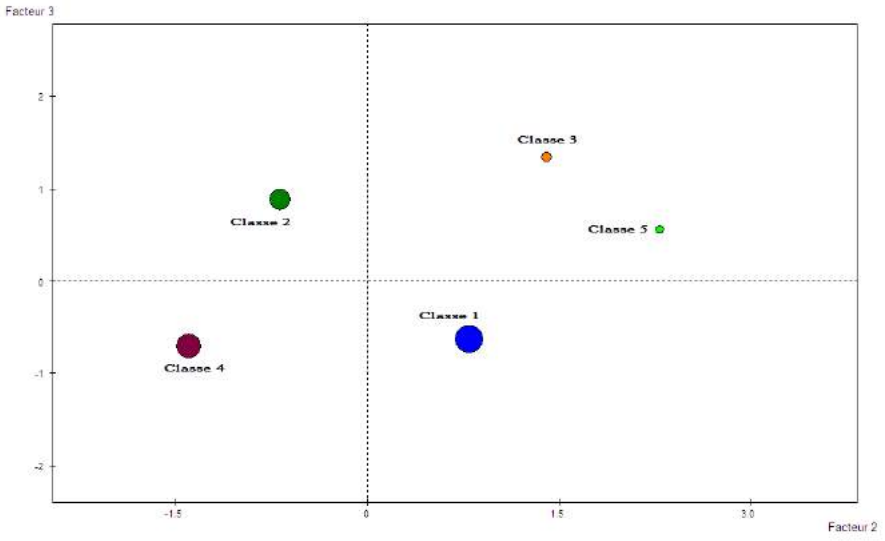


Fig. 246 – *Projection des barycentres de chaque classe sur le plan 2-3*[15]

Enfin, soulignons les limites de ce travail statistique. Seules les lignes présentant une fréquentation suffisamment robuste pour être traitée par l'analyse ont pu être prises en considération. En outre, l'analyse ne permet que de confirmer et de nuancer des hypothèses formulées *a priori*.

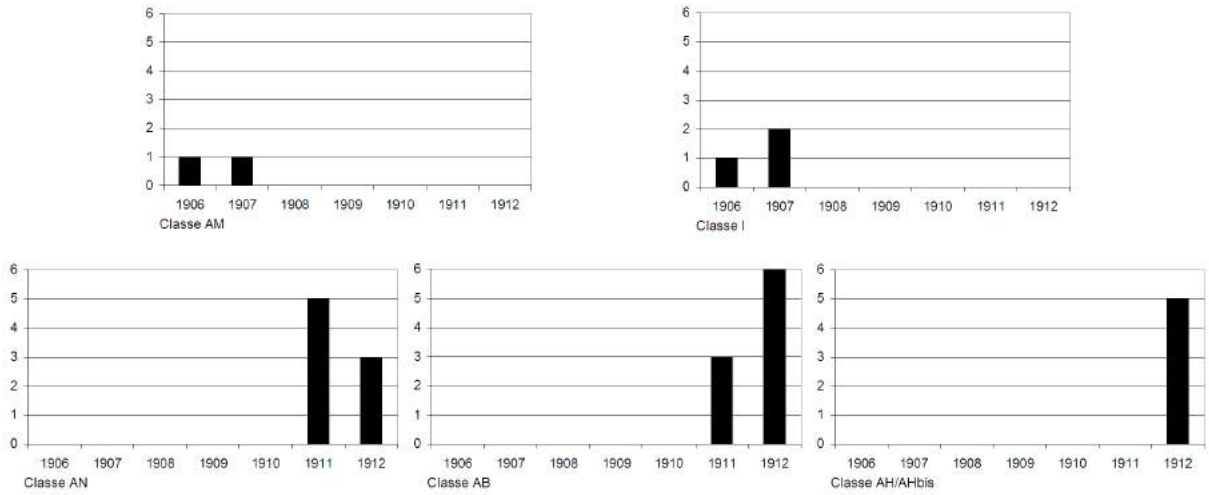


Fig. 247 – *Classement des lignes de chaque classe par date de mécanisation*

L'autobus et Paris
Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970

Résumé

Berceau de l'automobile et ville identifiée à son métro, Paris semble aujourd'hui réserver à son réseau d'autobus un rôle secondaire. Un sentiment que ne pouvait ressentir le Parisien du XIX^{e} siècle, marqué par l'image de l'omnibus Madeleine – Bastille, inséparable de la figure célébrée du boulevard. L'autobus aurait donc été victime d'une massification de la mobilité urbaine, à laquelle sa logique, artisanale plus qu'industrielle, n'aurait pas su s'adapter. Il n'a pourtant pas rejoint la longue liste des modes disparus, des tramways aux bateaux omnibus.

Cette thèse entend répondre à ce questionnement par l'analyse du développement de cet objet technique qu'est l'autobus dans le contexte parisien à l'aide d'une problématique triple. Tout d'abord, la notion de souplesse caractérise, dans les discours et dans les faits, le comportement du réseau d'autobus, mais peut présenter des visages divers et déboucher sur autant de malentendus. Celle d'espace public, ensuite, permet d'analyser le jeu des modes de transport entre eux, entre alliances, oppositions et hybridations, qui tient un rôle décisif dans la compréhension de cette histoire. Enfin, le concept de mobilité urbaine ouvre la réflexion sur ce que pourrait être une autre histoire des transports, intéressée aux voyageurs et aux images sociales, autant qu'aux éléments classiquement étudiés que sont les chiffres de fréquentation et le matériel roulant.

Ce travail s'appuie également sur le contrepoint de Londres, permettant de jauger du contexte local mais aussi de l'influence qu'ont exercée l'une sur l'autre les deux principales métropoles européennes en matière de transport public.

Mots-clés

Autobus, espace public, mobilité, Paris, transport, histoire urbaine

The bus and Paris
Flexibility, public space and mobility from 1900 until the 1970s

Abstract

Birthplace of cars, Paris is identified with its *métro* today, and the city seems to keep a secondary part for its bus network. XIXth century Parisians could not share that feeling because the Madeleine-Bastille omnibus, running along and merging with the famous *boulevard*, made a strong impression on them. The bus would have been the victim of standardization of the urban mobility, and its logic, more traditional than industrial, would not have been able to adapt to changes. And yet, the bus did not join the other modes of transport that have disappeared, from tramways to passenger ships on the river Seine.

This thesis intends to clear up this problem through an analysis of the development of this technical object, *i.e.* the bus, in the Paris area, organized around three problematic axes. Firstly, the notion of flexibility, as it appears in speeches and facts, characterizes the behaviour of the bus network. But it can show various aspects and lead to misunderstandings. Secondly, the notion of public space allows the analysis of the interplay between means of transport, that is to say alliances, oppositions and compromises, which decisively affects this history. Lastly, the concept of urban mobility leads us to think of what could be another history of transport, dealing with travellers and social images as well as more classical factors such as traffic and rolling stock.

This work is also based on London, taken as a counterpoint. It allows to determine not only the local context but also the influence both European capitals have exerted on each other as far as public transport is concerned.

Keywords

Bus, public space, mobility, Paris, transport, urban history

Laboratoire

Laboratoire Identités, Cultures, Territoires (EA 337)
Université Paris Diderot – Paris VII
Dalle des Olympiades – Immeuble Montréal
105, rue de Tolbiac – 75013 Paris