La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains

The tramway-private car competition in interwar Paris. Revisiting the representation of the end of urban railways

Mathieu Flonneau

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/155>
DOI : 10.4000/rhcf.155

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007
Pagination : 279-303
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Mathieu Flonneau, « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/155> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.155>

La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains

Mathieu Flonneau

Maître de conférences en histoire contemporaine, université
Paris I – Panthéon-Sorbonne, Centre d'histoire sociale du XX^e siècle

Qui a tué les tramways à Paris et en région parisienne ? À la manière de Bruno Latour et du drame qui s'est noué autour de la non-réalisation d'« Aramis »¹ au cours des années 1970-1980, nous souhaitons dans ce texte réfléchir sur une fausse téléologie ainsi que sur une fausse ironie de l'histoire. Dans les deux cas, le « retour » des tramways en région parisienne et à Paris depuis deux décennies² permet en effet à certains, au prix d'un raisonnement approximatif teinté d'historicisme, de stigmatiser la solution automobile adoptée au cours des années 1930. Dès lors, le ton adopté est celui de la dénonciation de type « café du commerce » et l'histoire racontée est bien celle de la bêtise intéressée et imprévoyante de la technostrucure de toute façon poussée par un « lobby ». Immanquablement, le constat final en est : « cela valait bien la peine de les retirer de la circulation pour les y remettre maintenant ! » Ces thèses « nostal-sympathiques », surdéterminées par la théorie du complot, ont, il faut le dire, du succès et ceci depuis quelques décennies³. Pourtant, seul l'air du temps de la contre-révolution automobile en cours dans les centres des villes lui donne sa légitimité car les défenseurs du tramway des années 1920-1930 adoptent surtout cette position... rétrospectivement, comme des avocats de la 25^e heure.

1- Rappelons qu'il s'agit de l'acronyme d'« Agencement en rames automatisées de modules indépendants dans les stations », désignant un improbable hybride fantasmé par les ingénieurs entre automobile et métro. Bruno Latour, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992, 241 p. ; tout particulièrement l'épilogue : « Aramis, le mal-aimé. »

2- Rappelons qu'en décembre 2006 a été mise en service la ligne du tramway des Maréchaux sud à Paris.

3- Son dernier avatar est lisible sous la plume de Clive Lamming, *Paris Tram. L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits-trains en Île-de-France*, Paris, Parigramme, 2003, 159 p.

Le regard croisé et décalé que nous proposons, fondé sur les sources de la STCRP, de la préfecture de police et du conseil municipal de Paris, invalide donc le réquisitoire dressé par le grand démographe et économiste Alfred Sauvy en 1968 dans *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile* (Paris, Flammarion, 1968). Pour le dire simplement, selon lui, la victoire de l'automobile devait tout au « lobby de la route, du pneu et de pétrole » et celle-ci ne n'était intervenue qu'au prix d'une « immense mystification de l'opinion »⁴.

Le lecteur le constatera aisément, cette communication propose un tout autre diagnostic⁵, en tâchant de restituer et de dater la logique du processus. Dès lors, trois moments cohérents peuvent être distingués. Celui de l'irruption de l'automobile dans la concurrence modale, celui de la réaction des transports publics, enfin celui de la disparition logique des tramways du réseau parisien et banlieusard. Entre les représentations du déterminisme technique et de la construction sociale de leur « cycle » ou de leur « défaite », la circulation parisienne et les tramways parisiens et banlieusards apparaissent en définitive plus complexes dans leur fonctionnement.

L'irruption de l'automobile dans la concurrence modale après la Première Guerre mondiale

Les modifications ponctuelles et globales du trafic automobile parisien sont intervenues sur fond de mise en mouvement accélérée et généralisée de tous les modes de transport de l'agglomération. D'après les rares enquêtes disponibles, l'évolution des migrations alternantes en région parisienne apparaît spectaculaire au cours de cette période.

Estimées à un total de 100 000 en 1901, ces liaisons domicile-travail reliant presque exclusivement Paris et la Seine-banlieue concernaient 308 000 personnes en 1921 et 448 000 en 1926. Le nombre d'intéressés culmina à 572 000 dans l'entre-deux-guerres, en 1931.

4- Cf. sur ce même thème : Alfred Sauvy, *Mythologies de notre temps*, chapitre XIV : « L'automobile », Paris, Payot, 1965, p. 170-181.

5- Nous reprenons ici des éléments de notre thèse de doctorat soutenue en Sorbonne le 5 janvier 2002, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champ politique et représentations », 3 volumes dactylographiés et illustrés, annexes documentaires et bibliographie, 1323 p. ; une partie de ce texte a été publiée chez Hachette littératures en 2005 dans *Paris et l'automobile, un siècle de passions*.

Une nette inflexion, concomitante avec celle relevée par l'ensemble des comptages de circulation, se fit sentir en 1936, année pour laquelle le total chuta à 372 000⁶.

Le métropolitain n'excédant pas, du fait même de sa conception, les limites de Paris *intra-muros*⁷, le tramway pouvait, seul parmi les transports de surface, publics ou privés, acheminer ces usagers. Modestement d'abord, significativement ensuite – quoique les données restent pour ses débuts très difficilement quantifiables –, l'automobile y prit sa part. Ce faisant, elle commença à désorganiser le paradigme traditionnel de la ville industrielle auquel Paris correspondait partiellement. Le schéma conscient de ségrégation et de partition de l'espace parisien se trouva potentiellement désavoué. Jusqu'alors, en effet, un Ouest plutôt résidentiel et un Est plutôt laborieux semblaient intégrés comme tels par leurs habitants. En effet, sur la durée, la proximité du travail et du domicile, si elle n'était pas un « axiome »⁸, constituait tout de même un facteur déterminant pour l'existence et le développement d'une certaine intégration entre le travailleur et son quartier, entre l'ouvrier et la ville.

En dépit des éléments remarquables que nos recherches ont mis en valeur sur les usages élargis et démocratisés de l'automobile, un constat

6- En la matière, les études fondatrices, étayées de modernes cartes isochrones, sont celles de Louis Bonnier (alors inspecteur général des Services techniques d'architecture et d'esthétique de la préfecture de la Seine, « Cartes isochrones de l'agglomération parisienne », *La Vie urbaine*, n° 3, 1919, p. 245-250) et d'Henri Bunle (« Migrations alternantes dans la région parisienne », *Annuaire statistique général de la France*, juillet-septembre 1932). Ces données sont reprises dans Jacqueline Beaujeu-Garnier et Jean Bastié, *Atlas de Paris et de la région parisienne*, Paris, Berger-Levrault, 1967, 961 p., p. 321. Sur le rôle d'Henri Bunle, voir Gilles Montigny, *De la ville à l'urbanisation, essai sur la genèse des études urbaines françaises en géographie, sociologie et statistique sociale*, Paris, L'Harmattan, 1992, 376 p.

7- Les travaux d'Alain Cottureau ont fourni sur le sujet des interprétations précieuses ; cf. « L'apparition de l'urbanisme comme action collective : l'agglomération parisienne au début du siècle », *Sociologie du travail*, 1969, n° 2, p. 342-365 ; « Les débuts de planification urbaine en France : le métro et les mouvements municipaux », *Sociologie du travail*, 1970, n° 1-2, p. 362-392 ; « Les origines de la planification urbaine en France : le métro et les mouvements municipaux », in *Politiques urbaines et planification des villes*, colloque de Dieppe, 8-10 avril 1974, p. 767-793, et « Les batailles du métropolitain : la compagnie du chemin de fer du Nord et les choix d'urbanisation », in *Métro-Cité : le Chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945*, Paris, Paris-Musées, 1997.

8- Alain Faure, « Les déplacements de travail entre Paris et sa banlieue (1880-1914) : première approche », *Villes en parallèle*, n° 10, juin 1986, p. 233-248 et « "Nous travaillons dix heures par jour plus le chemin", les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens, 1880-1914 », in Susanna Magri et Christian Topalov (dir.), *Villes ouvrières*, Paris, L'Harmattan, 1989, 239 p.

s'impose : l'automobile, quoiqu'en pleine croissance, était encore cantonnée dans des niches et il faut suivre Jules Romains lorsqu'il nous restitue le tableau le plus vraisemblable de la migration journalière des populations laborieuses au début des années 1930 :

« Le Quai de Javel, Billancourt, vont chercher dans leur lit des gens de Belleville, de la Plaine-Saint-Denis, du Kremlin-Bicêtre. [...] Le travailleur d'octobre 1933, en route vers son travail, est plutôt un homme debout serré entre beaucoup d'autres, sur la plate-forme d'un tramway de banlieue⁹. »

La chronologie ne doit donc pas être trop sollicitée vers l'amont, même si, à l'évidence, le jeu fut plus ouvert et les cartes battues à nouveau après la Grande Guerre. Une chose paraît cependant acquise au cours de cette période : à chaque fois que les transports collectifs étaient déficients ou insuffisants, l'automobile, dont les usages pouvaient être collectifs, a marqué des points, enracinant ainsi inexorablement sa présence dans la vie quotidienne de l'agglomération.

La délicate unification des transports publics de surface et la circulation générale : les victoires conjointes de l'autobus et du « système automobile »¹⁰

Confrontés à un fait démographique inédit induisant des exigences nouvelles de mobilité¹¹ de la part d'une population, en particulier banlieusarde – dont le total avait doublé depuis 1900, passant d'un à

9- Jules Romains, *Paris des hommes de bonne volonté*, Paris, Flammarion, 1949, 404 p. (republié par Lise Romains, avec une préface de Jean Dérens, 1991), « Par un joli matin, Paris descend au travail », p. 110. Voir aussi Alain Faure, « À 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), p. 228-255.

10- Nous nous permettons de renvoyer à notre texte « Victoire morale, victoire modale : le système automobile dans le jeu des transports publics parisien au début du XX^e siècle », à paraître dans les actes de la journée d'étude organisée à la Maison de la RATP le 19 janvier 2006, « Évolution de la mobilité et des pratiques urbaines dans le Paris du XX^e siècle ».

11- Le phénomène excède largement le cadre parisien. L'ensemble des grandes villes eut à gérer au tournant du siècle cette révolution des transports ; voir Charles Cheape, *Moving the Masses: Urban Public Transportation in New York, Boston and Philadelphia, 1880-1912*, Cambridge, Harvard UP, 1980, 280 p. Bien qu'il ne soit pas de notre propos de traiter du métropolitain parisien, nous devons mentionner la massivité des services qu'il rendit alors dans la « nouvelle organisation de la capitale – organisation impliquant une projection consciente des valeurs sociales et culturelles dans l'espace, le fer et la pierre », Sheila Hallsted-Baumert, « Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle », thèse de doctorat de l'EHESS et de New York University, 1999, 367 p., p. 2.

deux millions – et à l'aiguillon, inattendu à ce niveau, de la concurrence automobile, les responsables des transports en commun parisiens entreprirent de redéfinir les conditions d'exercice de leur activité. Ce faisant, ils donnèrent un contenu objectif et juridique à la notion de service public de transport en commun¹², en formulant plus clairement que cela n'avait jamais été fait les responsabilités qui étaient les leurs.

Fruits de la conduite simultanée de « plusieurs politiques de transport »¹³, « la confusion et l'archaïsme » régnaient en matière de transport public. Les incohérences dans le service rendu aux usagers étaient effectivement nombreuses du fait des chevauchements partiels qui pouvaient exister précédemment entre les réseaux de la douzaine de compagnies privées qui se partageaient en surface le marché du transport de voyageurs : d'où la décision, prise en septembre 1920, d'affermier à une seule compagnie l'exploitation des transports collectifs dans la capitale.

Initialement, la concession donnée à la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) procédait donc d'une volonté de rationalisation de l'offre en l'assortissant, dans le cahier des charges, d'exigences de desserte uniforme de la capitale, y compris sur des lignes non rentables. Naturellement, la compagnie, soucieuse de son profit, ne s'acquitta pas de bonne grâce de cette fonction et cette épineuse question ne manqua pas d'être soulevée au conseil municipal, principalement au cours des séances de la 2^e commission en charge des transports publics. « Le premier et le plus complet essai de "départementalisation" d'un service public »¹⁴ s'opéra donc parfois dans la douleur.

Conservé à la médiathèque de la RATP, le compte rendu d'une réunion tenue le 24 janvier 1930 témoigne de façon exemplaire des passes d'armes opposant régulièrement les responsables de la société

12- La définition des transports en commun avait été donnée dans une circulaire adressée aux préfets du 16 juillet 1925 par le ministère des Travaux publics : « 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 » (Archives de la Régie autonome des transports parisiens, désormais : ARATP).

13- Maurice Daumas (dir.), *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Paris, Centre de documentation d'histoire des techniques, CNAM/EHESS, 1977, 475 p., p. 9.

14- Georges Delavenne, « La réorganisation des transports en commun du Département de la Seine dans ses rapports avec le plan d'aménagement de Paris », in *Où en est l'urbanisme, en France et à l'étranger*, actes du congrès de Strasbourg 1923, Paris, Société française des urbanistes, Eyrolles, 518 p., p. 381-394, p. 383.

aux conseillers municipaux des quartiers périphériques. Les premiers, réclamant la fermeture des « lignes déficitaires et des lignes parasites condamnées » par leurs mauvais résultats, faisaient appel « à l'abnégation électorale des conseillers » et proposaient timidement des « lignes rabatteuses », dont la fonction eût été d'alimenter, avec un service réduit au minimum, les lignes les plus rentables. De l'autre côté, l'un des élus, Louis Gélis, édile du XIII^e arrondissement, déclarait que « chaque fois qu'il a demandé quelque chose à la STCRP, on ne lui a pas donné satisfaction » et estimait que « ce n'est pas parce qu'une ligne est déficitaire qu'elle est inutile » et que « s'il était conseiller municipal du III^e ou du IV^e arrondissement, ce n'est pas 3 à 4 millions d'économies qu'il pourrait trouver, mais 35 à 40 millions ». Dans les quartiers périphériques, considérant qu'il y avait « un nombre de lignes tout à fait au-dessous de ce qu'il faudrait », et signalant le cas de la « seule ligne existante dans le quartier de la gare pour 60 000 habitants », il concluait que la STCRP avait des missions à accomplir sans viser nécessairement « à être quelque chose de bénéficiaire »¹⁵. Cette prise de position fut indirectement appuyée au cours de la même séance par Léon Riator, élu du quartier Saint-Gervais dans le IV^e arrondissement, qui demandait de distinguer expressément entre lignes « parasites » et « déficitaires », les premières pouvant à ses yeux être purement et simplement nuisibles à la bonne fluidité de la circulation générale dans le centre, alors que les secondes pouvaient malgré tout avoir leur utilité.

Les débats qui eurent lieu cette année-là furent d'importance car la STCRP n'y jouait pas moins que le renouvellement de son contrat. En effet, le département avait le droit d'y mettre fin tous les six ans en respectant pour cela un préavis de deux ans. À la demande de Louis Sellier, élu socialiste de Suresnes, favorable à l'éviction de la compagnie concessionnaire, les conditions de l'exploitation furent réexaminées de près et des réformes furent proposées dans la ligne du rapport qui avait été rédigé en 1927 par le directeur général adjoint de la STCRP, Émile Jayot¹⁶. Le nouveau cahier des charges applicable aux tramways et aux omnibus comportait dans son chapitre premier, relatif à la « consistance

15- ARATP, 1R334, « Résultats d'exploitation ».

16- Comité consultatif des transports en commun à la surface de la région parisienne, *Rapport sur la réorganisation des services de transports*, présenté par Émile Jayot, rapporteur, 76 p. + cartes. Les annexes VII et VIII du rapport offraient les visions des futurs réseaux d'omnibus et de tramways. D'autres mesures étaient préconisées mais elles ne furent pas appliquées : l'unité de classe, le passage à des voitures dotées d'un seul agent ou encore la suppression progressive des tramways dans la zone centrale.

des réseaux affermés », cette mention capitale (article 3) : « le Département se réserve de prescrire, sans que la Société puisse s'y refuser, toute modification des services, notamment des itinéraires. »

Pour la défense de la société dont il était l'administrateur-délégué et afin d'obtenir la reconduction du contrat, André Mariage fit valoir l'ensemble des améliorations apportées par rapport à l'avant-guerre. Dans son argumentaire, l'automobile jouait un rôle non négligeable, à plusieurs titres.

Tableau 1. Nombre d'autobus en service sur le réseau de surface de la STCRP

Années	Nombre d'autobus
1921	941
1922	1 041
1923	1 238
1924	1 283
1925	1 296
1926	1 315
1927	1 358
1928	1 376
1929	1 468
1930	1 642
1931	1 942

Source : Annuaire de la Ville de Paris

En tant que choix modal, tout d'abord, l'automobile était revendiquée comme un indicateur sûr de la modernisation de l'entreprise. Dans cette perspective, André Mariage mit en avant le nombre croissant d'autobus de la STCRP en service, désormais équipés en pneumatiques, suite à la campagne dite « des cochons » menée par la firme Michelin en 1924¹⁷. De même, la résorption de l'hétérogénéité des parcs routiers et ferrés était valorisée. Tandis qu'en 1920, pour les

17- Voir tableau 1. Sur les modèles utilisés, voir René Bellu, *Les Autobus parisiens, des origines à nos jours*, Paris, Jean-Pierre Deville, 1973, 155 p. et Jean-Paul Machuré, Philippe Vielliard, *Autobus de Paris*, Paris, Massin, 1999, 176 p. La conversion ne fut achevée qu'à la fin de la décennie. *Bulletin municipal officiel, Rapports et documents* (BMO Rap. Doc.), n° 72, 1928, note et proposition de Maurice Levillain « sur l'équipement en pneumatiques des 90 châssis d'autobus nouvellement achetés par le Département et sur les progrès du pneumatique sur poids lourds ».

tramways, circulaient 50 types de motrices et 40 types d'attelages, il n'en restait en 1928 plus que 30 et 20 respectivement¹⁸. Cette diversité, moindre en ce qui concernait les autobus, demeurait toutefois importante et contraignante en amont dans l'organisation des ateliers et des dépôts où la maintenance ne pouvait pas être optimisée. Pour les mêmes raisons, le nombre de ceux-ci diminua de moitié au cours de l'entre-deux-guerres, passant de 40 à 21¹⁹.

Ce qu'André Mariage omettait cependant de signaler à ses auditeurs – et dont tous avaient connaissance –, était le fait que cette augmentation du parc routier ne s'était pas accompagnée de celle du volume des voyageurs transportés par la société. Ainsi, le nombre total des usagers stagnait aux alentours d'un milliard. En effet, à partir de 1929, on assiste à la constante diminution du nombre de voyageurs transportés par les tramways, qui faisait suite à une phase d'apogée pendant la prospérité des années 1920. L'atrophie, puis l'extinction de ce trafic survinrent au cours des années 1937-1938, du fait de la suppression de toutes les lignes. Parallèlement, en contrepois, le trafic des autobus ne cessa d'augmenter. En vérité, la multiplication par près de trois de leurs prestations entre ces mêmes dates attestait le bon report du transfert modal mais, en aucun cas, la conquête d'un nouveau marché. Bien au contraire, des difficultés se firent jour qui se traduisirent par une diminution du trafic constante à partir de 1931²⁰. Elle se poursuivit rapidement après 1937, année record mais trompeuse en raison de l'Exposition internationale des arts et techniques, alors que le réseau atteignait pourtant son extension maximale. Cette contraction ne s'expliquait pas par la lame de fond du métro, dont les chiffres de fréquentation se mirent à stagner eux aussi après 1931, pour n'exploser véritablement qu'avec les circonstances exceptionnelles de l'Occupation²¹. Elle était plutôt le résultat de la crise économique ainsi que des difficultés de circulation. En effet, dans les bilans d'exploitation, l'automobile était omniprésente, comme en creux, et en mauvaise part car il s'agissait des autres automobiles, non plus celles de la compagnie, mais celles des particuliers et des taxis. À ce chapitre, dans une note de 1938,

18- L'argument masquait un sophisme : à cette date, en effet, nombre des tramways, parmi les plus anciens, avaient été remisés.

19- L'un d'entre eux a fait l'objet d'une étude historique : Noëlle Gérôme, *Histoire d'un dépôt d'autobus en banlieue, le dépôt Floréal aux Lilas*, RATP, Réseau 2000, mai 1987, 134 p.

20- Cette année là, les résultats exceptionnels étaient dus à l'Exposition coloniale.

21- Signalons que tout au long de l'entre-deux-guerres les chiffres de fréquentation du métropolitain demeurèrent inférieurs à ceux du réseau de surface.

André Mariage expliquait rétrospectivement l'ensemble des transformations du réseau de la STCRP par les « exigences de la circulation générale dans Paris »²², ce que nous pouvons traduire par l'impact grandissant de l'automobile.

En plus de la pression démographique globale et de la tache d'huile de la croissance parisienne, l'insertion dans la circulation générale devenait effectivement problématique. Dès 1927, Émile Jayot avait signalé cette inquiétude dans la présentation de son rapport : « Paris souffre d'un autre mal : les difficultés de la circulation dues au développement de l'automobilisme²³. » La pression croissante du trafic commun perturbait ainsi considérablement l'exploitation et rendait presque marginales les améliorations envisagées en interne, puisque les voitures de la compagnie se retrouvaient sur les chaussées noyées ou enlisées, selon la métaphore choisie, parmi les autres²⁴. De ce fait, en 1938, confrontée de nouveau à de graves difficultés pour tenir les horaires en certains points de la capitale, et après enquête auprès des agents machinistes, la société s'en remit à la préfecture de la Seine pour obtenir des aménagements du réseau viaire²⁵. Au total, 58 points difficiles étaient recensés. Pour chacun d'entre eux étaient avancées des solutions, allant de l'implantation d'une signalisation nouvelle à la suggestion de la démolition d'immeubles, comme au carrefour des rues de Turenne et Saint-Antoine²⁶.

À ces problèmes, il convient d'ajouter ceux que posait visiblement le nouveau matériel en usage à la STCRP. Dans une lettre du 10 mars 1938 au directeur du plan de Paris, la compagnie déplorait l'impossibilité de mettre en service les nouvelles voitures sur certaines lignes, la ligne 0 notamment. Des expropriations étaient même suggérées afin de faciliter des aménagements de viabilité. Prises au sérieux par les services du plan

22- ARATP, 1R348, note du 8 avril 1938, « Les transports en commun de la région parisienne ».

23- Émile Jayot, rapport cité, p. 3.

24- Matériellement, le mémoire préfectoral du 24 octobre 1931 avait inclus dans le « cahier des charges du réseau départemental de transports à la surface (tramways et autobus) » la nécessité pour les voitures d'être équipées de « feux de position et dispositifs d'arrêt et de changement de direction », soit deux feux blancs placés à l'avant, l'un à gauche, l'autre à droite et un feu rouge placé à l'arrière de la voiture et à gauche (article 13, p. 77).

25- ARATP, 1R183, dossier « Proposition d'amélioration des carrefours présentant des difficultés au passage des omnibus automobiles ».

26- Sans surprise, l'arrondissement le plus riche en « points noirs » était situé au centre de la ville. Il s'agissait du II^e, talonné par le V^e, puis par des arrondissements périphériques très denses, les XIII^e, XVI^e et XX^e.

de la préfecture de la Seine, les « difficultés de braquage » dues « à l'état actuel de la construction automobile »²⁷ étaient remontées au plus haut de l'administration des travaux de Paris où se manifesta une certaine impatience.

« Cette affaire est singulière, il aurait été préférable d'adapter les voitures aux carrefours que l'inverse. Quoi qu'il en soit, il faut évidemment donner satisfaction dans la mesure du possible. Mais ne négligez pas la sécurité des piétons en réduisant à l'excès la largeur des trottoirs²⁸. »

On le constate, l'adaptation souhaitée par les uns ne devait pas avoir lieu à n'importe quel prix et le débat était ouvert très concrètement : la conquête de la ville, si elle devait jamais avoir lieu, devait s'opérer mètre par mètre.

L'Écho de la STCRP, journal illustré d'informations professionnelles destiné au personnel de la société dont la parution s'échelonna de 1929 à 1932, rendit compte de cette dégradation généralisée des conditions de trafic. Par des articles techniques²⁹, comme en décembre 1932 sur « la capacité de circulation de la chaussée », ou encore par une série développée entre 1931 et 1932 sur plusieurs numéros intitulée « le problème de la circulation », cette feuille de grande qualité relatait les conditions réelles d'exercice du métier et la lutte pour l'espace qui agitaient les artères parisiennes.

Les arguments énoncés dans *L'Écho de la STCRP* ne se limitaient pas au seul cas parisien. Des « regards vers l'Ouest », sur les moyens de transport aux États-Unis d'avant la crise économique, furent rapportés à la suite d'un voyage de l'association des membres de l'entreprise adhérents des Croix de Guerre à New York, Philadelphie, Louisville, Washington, et Lafayette-City. Ces expériences décrites par un Looten, ingénieur à la direction des Études et du Contrôle de l'exploitation, allaient, avec la bénédiction de la direction générale, nourrir les réflexions sur l'organisation de l'entreprise. Par la même occasion, une autre vision

27- Les archives de la voirie du dépôt Mauconseil conservent des traces de cette enquête de 1938. Archives de la voirie Mauconseil (AVM), note du 8 avril 1938 pour le directeur des Travaux de Paris, signée par R. Mestais, inspecteur général adjoint, chef du service technique du plan de Paris. « Ainsi les difficultés de la circulation dans les carrefours mentionnés (14 signalés dans les 4 premiers arrondissements) ne résultent vraisemblablement que de l'aménagement de la viabilité. »

28- AVM, note de Giraud, directeur général des Travaux de Paris du 29 avril 1939, pour l'ingénieur TPVP 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e sections.

29- A. Roussel, ingénieur des Arts et Métiers attaché à la direction générale de l'Exploitation et des services techniques, était le spécialiste de la question.

de l'automobile avait été rapportée d'Amérique : plus quotidienne, certes, et plus accessible, celle-ci n'en demeurait pas moins, de façon révélatrice pour ces professionnels des transports en commun, imprégnée de fascination et porteuse de désir³⁰.

Régulation et exploitation : l'invention d'une culture professionnelle

Désireux de maintenir l'activité d'une « industrie qui demeure intimement liée au développement et à la prospérité du grand Paris », les responsables de la direction de l'Exploitation entreprirent de tenir un discours inouï sur leur activité. Le raisonnement débouchait sur la définition d'une véritable politique d'exploitation, seule susceptible d'améliorer les rendements et de faire gagner à la compagnie la « bataille de la rentabilité ». Aussi diverses mesures furent-elles adoptées dans le but de relever le défi qui se jouait quotidiennement dans la rue, où la réactivité du réseau de la STCRP était mise à l'épreuve.

Si une généalogie soucieuse des débuts de la régulation permet de faire remonter à l'année 1922 la première mesure adoptée explicitement dans cette perspective, quand la surveillance des espacements entre les voitures commença à être assurée par des contrôleurs, ce n'est toutefois qu'à partir de 1925 que l'on peut dater l'origine d'un discours cohérent sur le thème de l'exploitation nécessaire et rationnelle de ses ressources. Le 27 octobre de cette année, dans une circulaire de cinq pages ayant pour objet la régularité d'exploitation, l'ingénieur du service du Mouvement à la direction de l'Exploitation commerciale, Champetier de Ribes, énonça les principes d'une économie nouvelle des transports publics³¹.

30- Lors du commentaire du Salon de l'automobile, un rédacteur de *L'Écho de la STCRP* (n° 4, janvier 1930) constatait : « Il est vraisemblable que la plupart d'entre nous ne connaîtront jamais la satisfaction de posséder une luxueuse "conduite intérieure", pas même, hélas !, une *démocratique* "Citroën", ce n'est point cependant une raison suffisante pour nous désintéresser d'une industrie qui compte parmi les premières dans l'industrie nationale. »

31- ARATP, 1R165/1, « Régularité d'exploitation, réglementation ». La centralisation des organes décisionnels était prioritairement recherchée. Cela passait en premier lieu par la réorganisation de la direction de l'Exploitation commerciale. Une étape essentielle fut franchie le 1^{er} avril 1921 : là où six secteurs appartenant aux compagnies qui avaient fait l'objet du rachat géraient l'exploitation, était intervenu un premier regroupement en trois centres : centre Saint-Ouen (secteurs nord et nord-ouest), centre Lilas (secteurs est et nord-est), centre Didot (secteurs sud-est et sud-ouest). ARATP, 1R272/2, note de la direction de l'Exploitation commerciale, 14 mars 1939.

Dans cette communication fondatrice, suivie de nombreuses autres conservées dans les archives, l'ingénieur concédait le fait que « l'exploitation des TCRP donne lieu à des critiques malheureusement justifiées, touchant la régularité de la marche des voitures »³². Il avançait une explication à la fois générale et précise en évoquant :

« une notion essentielle [qui] semble s'être effacée de l'esprit tant des cadres du service du Mouvement que des machinistes et des receveurs : la notion du respect absolu des horaires, notion si développée au contraire, dans les personnels des chemins de fer. »

Or Champetier de Ribes se montrait péremptoire et « logique » en la matière : seule comptait la « vérité des horaires », afin de remédier « au très grave défaut de notre exploitation qui subsiste : l'irrégularité ». La recherche tous azimuts d'une meilleure maîtrise du temps conduisit à multiplier les efforts en vue d'assurer une lisibilité plus grande du service rendu, quitte à recourir à des arguments parfois prosaïques :

« L'industrie des transports est une industrie comme une autre, mais au lieu de fabriquer des produits quelconques, elle produit des kilomètres-voitures. Ce produit a un caractère tout spécial, c'est qu'il ne peut être emmagasiné, sitôt produit, il doit être vendu, sinon il est perdu. L'exploitant doit être considéré comme un marchand à son comptoir recevant la clientèle et lui vendant les produits de l'industrie³³. »

En 1927, l'apparition de chefs de station, ancêtres plus hiérarchisés des délégués de ligne de l'actuelle régie publique³⁴, la création d'un centre permanent d'exploitation à la place de la Bastille, puis l'impression et la distribution de « petits horaires indicateurs destinés à renseigner le public sur les heures de passages des tramways » participèrent de ce projet nouveau autour duquel l'entreprise tout entière devait se mobiliser. En janvier 1928, l'établissement aux points d'arrêt de tableaux horaires destinés à renseigner le grand public sur les heures de passage des tramways fut acquis.

Il serait abusif de prétendre que cette transparence nouvelle, qui exposait directement au public les rouages du fonctionnement de la « machine » et engageait dorénavant véritablement sur un service

32- « Les nouveaux horaires doivent être basés sur la seule méthode logique, à savoir des comptages qui s'étendent sur un temps suffisamment long pour constituer des indices certains », *ibid*.

33- Conférence aux inspecteurs divisionnaires, jeudi 9 décembre 1926 (ARATP).

34- Le rôle de ces derniers à la RATP a été étudié dans Noëlle Gérôme, *Les Délégués de ligne du département Bus de la RATP*, RATP, Réseau 2000, 1993, 100 p.

désormais visible dans le paysage urbain³⁵, fut bien acceptée et appliquée par les personnels. Les résultats de ce volontarisme, poussé jusque dans les détails, ne furent pas immédiats et la complication croissante de la circulation dans Paris accentua les difficultés de cette politique, vite perçue comme complexe à appliquer. La revue de détail périodique, qui intervenait au moins lors des « études critiques sur les exercices annuels »³⁶, à laquelle présidait Champetier de Ribes, et l'insistance qu'il mettait alors à répéter quelques points témoignent de la grande inertie de certains services. Cette attitude réticente, perceptible entre les lignes des comptes rendus de conférence, était comparable à celle observée au moment de l'introduction du taylorisme chez les ouvriers des usines... automobiles³⁷. La mise à disposition de nouveaux instruments, à savoir les appareils enregistreurs de parcours et, en janvier 1934, les postes de « contrôleurs-régulateurs » chargés de mesurer scientifiquement les espacements entre les omnibus, tendirent aussi à standardiser un service dont l'observation et l'analyse connurent une nouvelle étape capitale, lorsqu'en mai 1937 furent introduits les bilans hebdomadaires de ligne. Cet authentique « instrument de direction » avait pour but d'ajuster au plus près les dépenses aux besoins évolutifs du trafic, afin d'« économiser tout en assurant le rendement maximum »³⁸.

Les ambitions de ce tournant dans l'exploitation étaient importantes car, une fois les nécessités économiques clairement énoncées et mises en balance, une gestion lucide et considérablement améliorée du réseau pouvait être entrevue. Du reste, la qualité de celle-ci devenait mesurable grâce au « coefficient réel d'exploitation »³⁹ dont le *ratio*, jugé

35- L'uniformisation des installations fixes sur la voie publique eut lieu à cette époque : 442 abris types furent implantés, 219 bureaux, 1 700 distributeurs de numéros d'ordre, 6 970 signaux d'arrêt.

36- L'exercice était en lui-même une nouveauté, ARATP, 1R334, Résultats d'exploitation, « Études critiques sur les exercices annuels : 1921-1930 ».

37- Par exemple, en 1928, Champetier de Ribes souligna solennellement à son auditoire qu'« il attendait des études de la part de tous les divisionnaires [*sic*] », signifiant ainsi le retard ou la mauvaise volonté de certains. Conférence du jeudi 9 décembre 1928, ARATP, 1R165/1, « Régularité d'exploitation, réglementation ». « Bien des tableaux de marche ne sont pas encore judicieusement établis » constatait-il dans une note du 27 avril 1928, « Observations sur les récentes opérations du contrôle de la régularité et enseignements à en déduire », ARATP, 1R165/1.

38- « Historique des bilans de ligne », conférences des 13 et 20 février 1942 aux chefs de dépôts et inspecteurs de lignes des groupes sud et nord. ARATP, 1R335/2.

39- Sur les procédés qui permettaient le calcul de celui-ci, voir *L'Écho de la STCRP*, février 1931, p. 6.

très positif, fut présenté aux actionnaires pour la première fois en 1929. Forte de l'adoption de ces mesures, la direction du Mouvement était très confiante dans la marge de progrès de l'entreprise et ouvrait la voie aux perspectives les plus optimistes : « nous réfutons tout de suite la grande objection tendant à dire qu'une ligne ouvrière ne peut être bénéficiaire », tint à affirmer Champetier de Ribes.

Selon lui, les secrets pour « obtenir une bonne recette kilométrique » résidaient, d'une part, dans un cadencement revu et, d'autre part, dans le « bon fonctionnement des dépôts, le bon fonctionnement des stations terminus » et, enfin, « la parfaite éducation professionnelle et le bon encadrement du personnel roulant ».

Les conditions nouvelles d'exercice d'un « service public »

L'effort sur le réseau et le matériel devait effectivement être secondé par un effort tout aussi essentiel portant sur le personnel et sa formation. Cela fut rappelé lors de la conférence-bilan devant les inspecteurs divisionnaires du 9 décembre 1928. « Il faut une parfaite éducation professionnelle ». Certaines « fautes extrêmement graves » y étaient dénoncées comme, pour un machiniste, le fait d'effectuer son trajet derrière la voiture d'un de ses collègues. Un appel à une conscience du devoir inhérent à leur charge leur était lancé : « Les notions ci-dessus exprimées doivent être répétées aux machinistes par tous les cadres du Service du Mouvement jusqu'à ce que ceux-ci soient arrivés à les concevoir, toute mauvaise volonté de leur part devant être sévèrement réprimée. »

Ainsi se dessinaient, au sein même du projet d'entreprise, difficilement perceptible au début de l'entre-deux-guerres, les cadres d'une mission de service public dont les dirigeants commençaient seulement à envisager l'importance⁴⁰. André Mariage, une vingtaine d'années plus tard, dans une note d'avril 1938, l'énonçait enfin sans ambages devant ses employés : « Nous sommes les serviteurs du public. »

Afin que le service soit le meilleur possible, la mobilisation des personnels devait conduire à une mise en ordre des comportements pendant la durée du service. Sur les horaires, fonds de commerce du transport public, une intransigeance absolue était requise et les principes d'exploitation mis en pratique à partir de 1925 en rappelaient tout le

40- Cette notion, qui n'est une constante ni dans le temps ni dans les propos de ceux qui furent tour à tour chargés d'en définir les contours, émerge à proprement parler durant cette période. Xavier Bezançon, *Les Services publics en France. De la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, 1997, 368 p., particulièrement p. 267-274.

sens. La « surveillance des machinistes » figurait parmi les « moyens employés pour augmenter la vitesse commerciale des lignes »⁴¹, notamment par le souhait de la réactivation « d'un vieux règlement tombé en désuétude, qui existait à la CGO, et qui obligeait les agents à être porteurs d'une montre en état de marche. Faire revivre cette obligation », « en l'inscrivant dans le projet du règlement du personnel », semblait plus nécessaire que jamais dans la mesure où les nouveaux systèmes destinés à régler la marche devenaient inefficients sans un contrôle direct du temps de marche par le personnel roulant lui-même⁴². « Il faut que le machiniste qui les emploie soit muni d'une montre [mais] aucun règlement ne nous autorise à exiger des machinistes le port de cet organe⁴³. » L'installation du conducteur à l'extérieur de la cabine, sur les modèles PN, PY et TN Renault les plus courants à partir de 1924⁴⁴, l'exposait au froid, ce qui rendait naturellement délicate la manipulation d'une montre quelle qu'elle soit et impossible sa prescription par la direction de la société.

Ensuite, l'imposition d'un esprit de service public passait par une normalisation de la conduite des véhicules. Dans les interférences avec la circulation générale, les représentants des transports publics avaient à se montrer professionnels et exemplaires. De la correction était exigée dans les relations avec les voyageurs ; la disparition de la « trivialité dans les annonces » était attendue. Par exemple, « Samar et BJ » devaient

41- ARATP, 1R165/2, « Régularité d'exploitation, études et pièces diverses ».

42- *Ibid.*, circulaire du 6 mai 1927 tendant à généraliser l'usage des appareils indicateurs et des carnets de route.

43- Relativement à ce dernier terme, la source offre à lire une rature manuscrite éloquente : dans un premier temps était inscrit « instrument ». Jugeant ce terme trop étranger à l'individu, dans un deuxième temps, le mot « organe » lui a été substitué afin de montrer l'incorporation de l'objet par le machiniste.

44- Fournisseur de la STCRP, Renault proposa différents matériels : en 1927 le PN « Type Paris » et en 1929, le PY « Type banlieue », qui se différençait du premier par une disposition « plus judicieuse » des sièges et par une adaptation à un service assuré par un seul agent. En 1936 apparut le TN4 H « Type Paris » dont certains exemplaires sillonnèrent les rues de la capitale jusqu'en janvier 1971. Ce n'est qu'à partir de 1950 que les cabines chauffeurs de tous les autobus Renault en circulation furent équipées de vestibules avancés sur le capot moteur. Des modèles en état de marche étaient exposés, au moment où nous réalisons nos recherches, dans le hall de la maison de la RATP. Depuis la fermeture du Musée des transports urbains à Saint-Mandé en novembre 1998, l'AMTUIR (Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux) est en attente de l'ouverture de son nouveau site à Chelles pour la présentation de ses collections.

céder devant « Samaritaine » et « Belle Jardinière ». De même, lors des arrêts, les manœuvres de freinage devaient être progressives, puis, lors des remises en route, le signal de départ clairement annoncé.

Enfin, l'ordre devait aussi être visible dans la rue : les dépassements, notamment, entre voitures d'une même ligne, furent soumis à un contrôle très strict, afin d'éviter qu'ils perturbent le service. De même, la manière de placer les voitures aux arrêts fit l'objet d'admonestations car « fréquemment les conducteurs ne tiennent aucun compte de l'emplacement fixé pour les arrêts facultatifs et obligatoires »⁴⁵ ; [...] sans parler du « "malin plaisir" à jouer avec les numéros d'ordre distribués à la montée dans les voitures »⁴⁶. Ces petites manifestations de sadisme viaire, dont l'existence et la fréquence n'étonnent guère celui qui a conduit un bref instant dans Paris, devaient être éradiquées : la « bonne tenue » et la « renommée » de la société étaient en jeu, voire sa légitimité.

De la même façon, à l'égard des autres usagers de la rue, les personnels roulants de la STCRP avaient le devoir de se montrer irréprochables, ce qui, d'après les sources, n'était apparemment pas toujours le cas. Des plaintes diverses avaient été émises à ce sujet, témoignant du fait que des progrès restaient à accomplir à l'égard des piétons, mais aussi des autres conducteurs. Ainsi, une circulaire interne de mai 1929⁴⁷, à l'attention des personnels du service du matériel et de la traction des omnibus, rappela l'arrêté préfectoral notifiant « la nécessité de céder la priorité aux piétons en ralentissant et s'il y a lieu en s'arrêtant avant la traversée des passages réservés aux piétons ou des sections de passage délimitées par les trottoirs, les refuges réels ou les refuges figurés sur le sol ». Pareillement, « des enquêtes ayant trop souvent établi le bien-fondé des doléances exprimées lors des réclamations d'automobilistes se plaignant d'avoir été l'objet de brimades de la part de machinistes d'omnibus qui avaient délibérément gêné la marche de leur voiture soit en leur

45- Avec une distinction entre quatre types d'immobilisation : les arrêts simples, les arrêts effectués en double file, les arrêts où les voitures viennent se ranger en file le long du trottoir et où la montée s'effectue simultanément et enfin les arrêts divisés. Notons que, à partir de 1936, des couloirs mobiles avec des chaînes structuraient les points d'attente pour les voyageurs (ARATP, 1R40) ; ainsi, l'ordre de la rue était aussi un ordre du trottoir. Note de la direction de l'Exploitation commerciale du 7 mars 1939, 8 p., « sur la réglementation concernant les arrêts des voitures sur la voie publique », ARATP, 1R256-2.

46- Circulaire interne de janvier 1926 en réponse à une question posée au BMO du 30 décembre 1925, *ibid.*

47- ARATP, 1R256-2, « Rigueur dans le service et les arrêts ».

barrant le passage, soit en les serrant à droite dans un dépassement », de vifs rappels à l'ordre émanèrent du sommet de l'entreprise, où ces incidents avaient été répercutés.

« De tels agissements de la part d'un agent d'un Service Public *[sic]* ne sauraient être tolérés. Les machinistes d'omnibus doivent donner l'exemple de la "discipline de la rue", tant par leur obéissance aux injonctions des gardiens de la paix que par leur respect des règlements⁴⁸. »

Ainsi, la STCRP, en s'affirmant garante d'une fonction indispensable à la cité, assurait-elle également, accessoirement certes, mais de façon non négligeable, des missions d'auxiliaire du bon ordre public.

« De l'air ! » : la place faite à l'auto au nom de « l'intérêt public » et l'éclipse⁴⁹ naturelle des tramways

Il n'en restait pas moins que les questions de congestion ne cessaient pas de se poser. En marge de quelques travaux d'aménagement urbain ou de plans « révolutionnaires » comme le Plan Voisin de Le Corbusier beaucoup trop ambitieux et provoquant pour être réalisé, la solution paraissait devoir être trouvée ailleurs.

Sur un mode mineur, le conseiller municipal Émile Massard, toujours omniprésent sur la question de la circulation parisienne⁵⁰, se prononça en faveur d'une réforme urbaine lorsque, en 1928, il lança cet appel :

48- ARATP, 1R182 : « Circulation, réglementation, lois, décrets, arrêtés, ordonnances, circulaires » ; « Circulation des omnibus sur la voie publique, circulaire du 4 décembre 1935 de la direction de l'Exploitation commerciale. »

49- Abdelfattah El Kassab, « Les déterminants techniques, économiques et politiques du démantèlement des tramways dans la région parisienne. (Contribution à l'analyse des conditions du démantèlement des tramways dans la région parisienne) », thèse de doctorat d'ingénieur dirigée par Jean-Claude Ziv, université Paris XII, 1986, 247 p. et annexes. Les archives de cette question ont été explorées par Françoise Banat, « La suppression des tramways à Paris », in *L'Histoire de la rue*, actes de la journée organisée par la direction de la Voirie le 24 mars 1995, s.p.

50- Sur ce personnage, dont le décès intervint en 1932, voir dans notre thèse chapitre 2, II, 2, a. Ses contributions les plus importantes après la Grande Guerre furent : *BMO Rap. Doc.*, 1923, n° 103, rapport « 1° Sur le compte rendu du Congrès de la route à Séville ; 2° La protection des piétons ; 3° Le problème de la vitesse ; 4° Le problème des croisements ; 5° La question des poids lourds ; 6° La signalisation dans les voies publiques ; 7° Questions diverses » ; 1924, rapport n° 132, « Voyages d'études relatives à la circulation à Londres, etc. » ; 1926, rapport n° 151, « Sur le Congrès de la route à Milan » ; 1928, rapport n° 93 sur « 1° Les mesures récentes prises pour améliorer la circulation ; 2° Les réalisations à l'étranger ; 3° Les projets et suggestions pour l'avenir ».

« Tout ! a été fait en ce qui concerne les grandes mesures de principe pour la sécurité et la facilité de la circulation. Mais ces améliorations disparaissent chaque jour sous le flot montant des voitures nouvelles. À l'heure qu'il est Paris étouffe. [...] À n'importe quel prix il nous faut de l'air et de la place⁵¹. »

Cette place, les élus de tout bord pensèrent d'abord qu'il serait aisé de la gagner, pour le profit de tous, aux dépens d'un autre mode de transport qui ne trouvait pratiquement plus aucun défenseur, à la tribune, mais aussi en dehors. Ce point mérite d'être souligné, car à l'heure où le tramway connaît une spectaculaire résurrection dans les villes françaises, la nature du débat paraît profondément changée. Comme il bénéficie, ainsi que les trolleybus, d'un nouveau cycle technologique, la nostalgie en est peut-être d'ailleurs finalement le plus mauvais argument de « vente ». Seule une illusion d'optique relative à un passé complaisamment reconstruit le pare aujourd'hui de toutes les vertus dans le discours public, alors qu'à l'époque l'écrasante majorité de ses contemporains ne lui en reconnaissait plus aucune⁵². En effet, les descendants de « l'Américain » – qui expérimentèrent la traction hippomobile, la vapeur, l'air comprimé et l'électricité⁵³ – étaient, au cours de l'entre-deux-guerres, mal perçus et techniquement anachroniques. Aussi sa contestation dominait-elle, y compris parmi les défenseurs les plus acharnés des transports en commun au premier rang desquels figurait le conseiller Georges Contenot, élu républicain-national du quartier de la porte Saint-Martin depuis 1924. Le premier, il réclama en

51- *BMO Rap. Doc.*, rapport n° 93, 1928, rapport cité d'Émile Massard, conclusion générale, p. 97.

52- À ce titre, les discours contemporains sur une prétendue « ironie de l'histoire », le « gâchis » ou « le temps perdu » qui accompagnent ces retours, relèvent authentiquement de l'anachronisme et souffrent d'une téléologie abusive et erronée qui fait fi de l'analyse des cycles technologiques respectifs. Sur le préjudice esthétique apporté par les tramways, relevons cet argument : « Des coupes [d'arbres] injustifiables ont été faites à l'Alma pour les service des tramways : encore un mal à réparer. Les tramways, si on ne les surveille pas, sont de grands ravageurs : il faut voir ce qu'ils ont fait de l'avenue de La défense de Paris, à Courbevoie », Albert Guérard, *L'Avenir de Paris, urbanisme français et urbanisme américain, la beauté de Paris en danger, l'extension, la circulation, l'industrie et Paris port de mer, la charte du plus grand Paris*, Payot, Paris, 1929, 366 p., réédition Paris, L'Harmattan 2006, présenté par Mathieu Flonneau, p. 42 (première partie : la beauté de Paris en danger).

53- La traction électrique connut tour à tour quatre modes d'alimentation (par accumulateurs, plots, trolley et caniveau) dont seuls deux (les deux derniers) subsistaient après 1920.

1929 une « priorité pour les transports en commun »⁵⁴, quitte à bannir la circulation particulière dont il jugeait l'afflux au centre de la capitale responsable des embouteillages.

« Que l'on fasse disparaître, comme le réclament tous les Parisiens, les encombrantes lignes de tramways ; que l'on établisse un "routage" des poids lourds ; que l'on reprenne, même, en les étendant et en les précisant, les mesures visant la circulation des voitures à charge ou à marche lente prévues à l'art. 215 a de l'ordonnance du 15 mars 1925, rien de mieux, mais ce faisant, 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. [...] 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 vaines, la moitié du temps affecté à leur repas ou à leur repos. Les 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 périmètres⁵⁵.

54- À l'époque, aucune priorité formelle n'était reconnue aux transports en commun et le principe d'égalité – ou plutôt la loi du plus fort, *i.e.* du plus vif et débrouillard... – régnait entre les usagers de la rue. Cette proposition était, faut-il le mentionner, rejetée avec vigueur par Émile Massard qui, en la matière, se rangeait au « judicieux avis » du directeur de la Police municipale Guichard auquel il donnait une tribune : « Je ne sais pas qui, à part la TCRP, a eu l'idée de supprimer les voitures de tourisme, pour réserver les voies du centre aux transports en commun. Ceux qui emploient les voitures de tourisme les emploient pour leurs affaires, toute la journée, et nous porterions un coup terrible à l'industrie automobile en ne permettant que les transports en commun. Nous sommes là pour régler la circulation et non pour la supprimer. La vérité, c'est que les voitures de tourisme pourraient circuler sur le sol et les transports en commun en sous-sol. C'est bien pour cela que l'on avait fait le métro. Il ne devrait pas y avoir de tramways, là où il y a des métros », *BMO Rap. Doc.*, n° 93, 1928, rapport cité.

55- *BMO Rap. Doc.*, proposition déposée par Georges Contenot n° 88 du 14 octobre 1929, « tendant à réglementer la circulation des voitures automobiles dans Paris ».

Dans cette perspective inédite d'une pratique sélective de la circulation parisienne, il est permis de constater que les tramways faisaient, en premier, les frais des réformes annoncées, sans bénéficier, à cette date tout au moins, de l'appui d'aucun avocat⁵⁶.

Apparus dans la capitale au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les tramways perdirent ainsi progressivement, après leur apogée de la Grande Guerre et à l'instar des omnibus hippomobiles, la bataille de la rentabilité contre les transports publics automobiles. Etalée sur douze années, entre 1926 et 1938, leur suppression fut accélérée après le lancement, en 1931, d'un modèle d'autobus de 50 places, monté sur pneumatiques pouvant atteindre 45 km/h⁵⁷. Ce dernier rendait effectivement la traction automobile plus rentable, alors que ce n'était pas encore le cas au début des années 1920, en raison, d'une part, de la trop faible capacité des voitures – 38 places – et, d'autre part, de leur vitesse insuffisante – montées sur bandages pleins, elles n'étaient susceptibles que d'une vitesse maximale de 25 km/h.

De plus, l'autobus était perçu comme un moyen de transport plus souple. Sa possibilité d'ajuster ses parcours lui « permet de suivre toutes les manifestations de la vie économique et sociale : expositions, foires, fêtes, courses, revues ». Par ailleurs, un argument presque sentimental était étonnamment mis en avant par la direction de l'Exploitation. Sa capacité à réduire les temps de parcours de 50 % sur certaines lignes offrait une récompense suprême aux usagers : « grâce à ces gains de temps, des banlieusards ont pu rentrer déjeuner chez eux⁵⁸. »

56- La suppression en banlieue suscita toutefois plus de discussion qu'à Paris où elle paraissait un bienfait définitif. Voir *BMO Rap. Doc.*, n° 7, 1929, proposition de Fernand-Laurent « tendant à la fixation d'un double programme : 1 - de suppression méthodique, dans un délai maximum de cinq années, de tous les tramways dans le centre de Paris ; 2 - d'améliorations parallèles du réseau des tramways en banlieue ».

57- Une augmentation supplémentaire de la capacité de certains autobus intervint en 1936 par la suppression de huit places assises par une plate-forme centrale.

58- ARATP, 1R348, Historique du réseau, note du 8 avril 1938, « Les transports en commun de la région parisienne ». Au-delà de ce plaisir simple, peut-on conclure que l'automobile, avec la mobilité qu'elle procurait, mais aussi avec un emploi du temps plus favorable – par exemple aux pique-nique, comme ceux en 4cv immortalisés ensuite par Robert Doisneau – *changeait la vie* ? Sans trop de sollicitation, la marque du Front populaire semble lisible derrière l'argument ; Léon Blum, alors président du Conseil, partageait ce sentiment sur les aspirations de la frange la plus modeste de la société française à l'affût de petits bonheurs : « Je ne suis pas sorti souvent de mon cabinet ministériel pendant la durée de mon ministère ; mais chaque fois que j'en suis sorti, que j'ai traversé la grande banlieue parisienne et que j'ai vu les routes couvertes de théories de tacots, de motos, de tandems, [...] j'avais le sentiment [par l'organisation

La « valeur d'usage » des nouveaux transports en commun, quoique difficilement chiffrable, était donc en hausse très nette, ce qui se traduisait par une « amélioration du service, patente pour quiconque utilise les nouveaux véhicules »⁵⁹. Par conséquent, aux yeux de la compagnie exploitante, satisfaite, au mitan des années 1930, de la substitution opérée partiellement ou en totalité sur les 110 lignes de tramways,

« la généralisation d'omnibus souples et rapides est venue vraiment à son heure, car il était devenu nécessaire d'adapter à une circulation chaque jour plus intense un moyen de transport capable de se mouvoir avec un maximum d'aisance. Par sa grande souplesse, l'autobus devait permettre de dégager la circulation et de faire face rapidement à un trafic dont les variations sont aussi importantes que soudaines. Les méthodes d'exploitation ont été améliorées. La perception du prix des places a été grandement simplifiée par l'emploi d'appareils oblitérateurs et la mise en service du carnet de tickets⁶⁰. »

Quel que soit l'indicateur, la comparaison des performances entre les modes de transport témoignait de la supériorité des omnibus automobiles⁶¹. Ceux-ci se montraient plus aptes à répondre aux variations du trafic aux différentes heures de la journée, mais aussi selon les saisons et les circonstances atmosphériques. De plus, en raison de la

(suite de la note 58) du travail et des loisirs] d'avoir malgré tout apporté, une embellie, une éclaircie dans des vies difficiles, obscures [...] », déclaration devant la cour de Riom, Léon Blum, *L'Histoire jugera*, Paris, Diderot, 1945, 335 p., p. 292.

59- Voir F. Divisia, « Revue des questions de transport. Les chemins de fer », *Revue politique et parlementaire*, juin 1935, p. 543-558, p. 557. Commentant le confort des nouveaux autobus « express » de Paris, un rédacteur d'*Omnia* constatait en janvier 1929 : « Les premières impressions ressenties sont le silence, la douceur de marche, l'absence d'odeur, bref le confort qui permet un rapprochement avec la limousine particulière. »

60- ARATP, 1R348, Historique du réseau, note citée du 8 avril 1938.

61- Dans son rapport sur l'année 1927, Champetier de Ribes, ingénieur chef du service du Mouvement, constatait l'équilibre financier du réseau d'omnibus automobiles tandis que le réseau tramway ne faisait pour sa part que creuser son déficit. « Toutes les lignes *extra-muros*, sans aucune exception, sont déficitaires, malgré que [*sic*] certaines d'entre elles, nous l'avons signalé dans nos rapports mensuels, marquent une augmentation très sensible de leur nombre de voyageurs ». Les « lignes bénéficielles [*sic*] », ou les lignes les plus rentables, étaient les lignes de pénétration, devant les lignes *intra-muros*, et devant les lignes de banlieue.

moindre fréquence de leurs pannes⁶², la diminution des dépenses d'exploitation était devenue significative en leur faveur : en 1930, la dépense kilomètre-voiture des omnibus automobiles était tombée à 4,07 francs, contre 4,47 francs pour le tramway.

Enfin, la volonté de voir disparaître le tramway se fondait sur l'obsolescence de ses tracés et sur l'encombrement qu'il représentait dans la rue, deux éléments dénoncés de longue date⁶³. « Roi de nos rues, encombrant, autoritaire et impotent »⁶⁴, le tramway était réputé rendre la circulation des autres modes très délicate. Ceci était particulièrement vrai des automobiles, plus rapides, et pourtant obligées de stopper, du fait de l'interdiction réglementaire du doublement à droite, le temps des chargements et déchargements de voyageurs – parfois sur des plate-forme centrales mais plus fréquemment au beau milieu de la chaussée.

Faisant la part belle aux autobus, les nouvelles modalités d'exploitation participaient à « une véritable transformation du réseau superficiel (grâce au) désencombrement très appréciable de nombre de voies urbaines ». Intervenue pour la première fois en 1926, dans un des secteurs les plus centraux de Paris, la substitution des autobus aux tramways empruntant la rue Réaumur et la rue du Quatre-Septembre⁶⁵

62- En moins d'une décennie, l'amélioration de la fiabilité automobile était jugée comme très appréciable. Alors que la diminution était de 74 % pour les tramways (une panne tous les 15 700 km en 1929, contre une tous les 4 650 en 1921) elle fut de 91 % pour les omnibus automobiles (une panne tous les 91 300 km en 1929, au lieu de une tous les 8 600 km en 1921), « Comment fut assurée la desserte des voyageurs, résultats acquis de 1921 à 1930 », *L'Écho de la STCRP*, février 1931.

63- Les chantiers de construction des lignes étaient aussi stigmatisés par ses adversaires ; par exemple, dans un article intitulé « Les embarras de Paris », paru dans *La Revue de Paris* en janvier 1915, Georges Lachapelle s'en prenait à la « mise à sac de la ville par le métropolitain, et désormais par les tramways » dont les lignes étaient jugées « surabondantes », Archives de la préfecture de police (désormais : APP), DB 257.

64- Jean Piot, « Circulez ! Étude sur la circulation parisienne », *L'Œuvre*, n° 12 (20 mars 1913), p. 409-441. L'auteur fournit treize exemples de rues « impraticables » pour conclure sur cet adage : « Quand le tramway n'y va, tout va. »

65- En ce lieu, les griefs à son encontre ne dataient pas d'hier ; Ernest Levallois, concluant son chapitre intitulé « Le tramway criminel », dénonçait la « folie de la circulation rue du 4 Septembre [...] où le tramway circule, va, vient, s'arrête, sonne, grince, tressaute, bouscule, écrase » (p. 10) et évoquait les « pharmacies du quartier qui sont transformées en ambulances » (Ernest Levallois, *Paris propre*, Paris, Cornély et Cie, 1910, 136 p.). Sur l'insécurité des tramways, rappelons le grand nombre d'accidents mortels dont ils étaient responsables, voir Louis Achille (*BMO Rap. Doc.*, rapport n° 111, 1904) : « Que ne dira-t-on pas des tramways qui sillonnent Paris sans clôtures,

permet de valider la nouvelle option automobile. Pour les automobilistes, la plus grande facilité à négocier le passage avec un autobus, moins rigide qu'un tramway et éventuellement susceptible de manœuvrer pour se désengager d'un passage trop étroit, disqualifiaient définitivement les « véritables barrages ambulants aux heures de pointe provoquant arrêts et ralentissements »⁶⁶ que représentaient les motrices avec leur(s) remorque(s). De plus, celles-ci empruntaient des tracés souvent incohérents, coupant les autres flux, parfois même dans des contresens surréalistes, comme cela était encore le cas place de l'Étoile au début des années 1930⁶⁷, ce que la vitesse ne rendait plus tolérable.

De surcroît, la suppression des lignes offrait l'avantage de l'éradication de terminus particulièrement encombrants – puisqu'en ces points les demi-tours devaient être rendus possibles –, qui neutralisaient parfois des places entières. En 1929, la place de La Madeleine fut la première dégagée, permettant un meilleur accès et un meilleur dégagement des Grands Boulevards.

(suite de la note 65) sans barrières, sans surveillance d'aucune sorte avec leurs files de wagons constituant de véritables trains lancés à une allure parfois vertigineuse ? » Avant la guerre, *Le Matin* du 2 août 1912, dans un texte intitulé « Les écrasés », se faisait l'écho de la « soif de sang des tramways. Deux cents écrasés par mois, c'est quelque chose, n'est-ce pas l'avis de la préfecture de Police ? », APP, DB 527.

66- ARATP, 1R338, note citée. Dès la première décennie du siècle, fidèle à son souci de vider et de fluidifier la rue, Félicien Michotte avait dénoncé ces « chicanes mobiles ». Félicien Michotte, *La Circulation à Paris. Ses défauts. Ses remèdes*, Paris, 1909, 62 p.

67- Émile Massard, relevant en 1923 « l'opposition internationale à toute nouvelle concession de tramways » recommandait fermement à Paris « le respect des règlements » communs de la circulation par ces derniers. « Allez un dimanche place de l'Étoile, à l'heure du retour des courses d'Auteuil ou de Longchamp. Vous y verrez ce spectacle décrit par un journal : d'innombrables voitures, autos de maîtres, taxis, autobus spéciaux, autocars, et jusqu'à d'antiques chars à banc affluent par l'avenue du Bois ou l'avenue de la Grande-Armée et, sous l'œil vigilant d'agents à bâton blanc, tournent autour de l'Arc de Triomphe en prenant leur droite. Malgré la formidable quantité des véhicules, le flot endigué dans un seul sens s'écoule progressivement dans les dix autres avenues du rond-point. Mais tout à coup la masse s'immobilise. Un tramway et sa baladeuse, le 5 (Trocadéro-Nation), qui vient de surgir de l'avenue de Wagram, au lieu de suivre la file, prend à gauche et remonte le courant. » (Suivent les descriptions des trajectoires du 92, 43, 15 et 17.) « Le remède ? Il est des plus simples. Il suffit d'obliger la Société des transports en commun à faire comme tout le monde. Ses tramways devront respecter la circulation giratoire autour de l'Arc de Triomphe imposée à tous les véhicules », *BMO Rap. Doc.*, 1923, rapport n° 103, rapport cité, p. 89-91. « L'illogisme et l'illégalité » de la sortie et de la rentrée à gauche des véhicules de la STCRP à certaines portes de la ville étaient aussi dénoncés.

En guise d'épilogue sur cette disparition des tramways parisiens – dont le plus sérieux concurrent fut, à l'évidence, l'autobus –, le recours à la théorie d'un complot du « lobby automobile », largement diffusée par la suite⁶⁸, paraît accessoire.

« Les bornes-frontières-vérités, les lignes de démarcation entre le blanc et le noir, furent déplacées grâce à la propagande. [...] Des tramways en bon état desservant des banlieues aérées furent mis au rebut ; le rôle de la voiture prit aux yeux de l'opinion une place plus importante que nécessaire⁶⁹ »

concluait de manière lapidaire, et après coup, Alfred Sauvy, sans doute avec une once de légitimité en parlant de la banlieue, mais avec beaucoup d'excès en parlant du « bon état » du parc. En réalité, les tramways ne sont pas morts en région parisienne du fait de la seule généralisation de l'automobile et de sa réelle efficacité, mais surtout de l'absence d'investissements et des apories des méthodes d'exploitation de leur réseau.

Des travaux récents, quoique conscients des éventuelles collusions d'intérêts au sein du conseil d'administration de la STCRP (où manufacturiers de pneumatiques, constructeurs et pétroliers obtinrent des positions de force à la fin des années 1920), ont globalement démontré les « défaillances d'un système qui n'avait pas su relever le défi » des « cycles d'innovation ». La rationalité économique à l'œuvre derrière cette évolution éloigne en fin de compte le diagnostic trop simple de la vulgate du « sacrifice à la Nouvelle Idole »⁷⁰ qu'auraient consenti, contraints et forcés les Parisiens et leurs représentants... Comme l'écrit Dominique Larroque, « la référence traditionnelle aux pressions des constructeurs n'est pas indispensable à la recherche des causes du succès » de l'automobile⁷¹.

68- En réalisant sa thèse en 1952, un Américain notait avec étonnement que le terme *Pressure group* était alors inconnu en France. Henry W. Ehrmann, *La Politique du patronat français, 1936-1955*, Paris, Armand Colin, 1959 (*Organised Business in France*, 1957).

69- Alfred Sauvy, *Le Pouvoir et l'opinion*, Paris, Payot, 1949, p. 66.

70- Jean Robert, *Les Tramways parisiens*, éd. Jean Robert, 3^e édition, 1992, p. 114.

71- Voir les nombreux articles de Dominique Larroque issus d'une thèse de doctorat sur « Les transports en commun dans la région parisienne, enjeux politiques et financiers », EHESS, 1980, entre autres : « Apogée, déclin et relance du tramway en France », *Culture technique*, « Transports », n° 19, mars 1989, p. 54-63 et, pour la phrase citée, « Transports urbains et transformation de l'espace parisien, in Danièle Voldman (dir.), *Région Parisienne, approche d'une notion, 1860-1980, Cahier de l'IHTP*, n° 12 (octobre 1989), p. 41-56. Voir aussi Jean-Marc Offner, « La disparition des tramways en France », *Revue de l'Association française des amis des chemins de fer*, n° 388, 1988, p. 6-10.

Le soulagement⁷² fut donc grand au moment du trajet du dernier tramway, et les regrets ne furent que très discrètement exprimés : au conseil municipal, aucun rapport n'en demanda le maintien, ni n'en espérait plus l'amélioration. La compagnie alla jusqu'à organiser une fête le 15 mars 1937 pour l'enterrement de la dernière ligne, la 123/124⁷³. À cette occasion, un programme fut mis au point avec « départ des terminus de Saint-Cloud et Vincennes de deux trains spéciaux, ornés, pavoisés, et si possible avec Jazz [*sic*] ». La presse, la Ligue des voyageurs, les radios et les conseillers intéressés furent mis au courant ainsi que l'Association amicale des étudiants, « pressentie pour fournir des voyageurs ». Enfin, la relégation au musée – au sens propre ! – d'une motrice apparaissait de bon ton, assortie d'une sentence que l'histoire, non pas recommencée mais sur la base de créations nouvelles, nous révèle être pour le moins hasardeuse :

« Il paraît peu croyable que les Parisiens revoient des tramways circuler dans la capitale ; il est même probable que ce moyen de transport disparaîtra complètement dans un avenir prochain. Il semble opportun d'entrer immédiatement en relation avec le Musée de la Voiture de Compiègne et de lui offrir le dernier tramway, ou prétendu tel, en service dans Paris⁷⁴. »

Une fois réinscrite dans son contexte, la myopie de ce jugement ne prête évidemment pas à sourire.

72- Du côté des automobilistes particulièrement : « Il y a à Paris une aimable et haïssable TCRP qui compte 128 lignes de tramways (pauvres autos !) », Charles Oulmont, *Paris, ce qu'on y voit, ce qu'on y entend*, Paris, Berger-Levrault, 1931, p. 229.

73- La dernière ligne de banlieue à s'arrêter, le 14 août 1938, fut la ligne 112 « Le Raincy-Montfermeil ».

74- ARATP, 1R348, « Historique du réseau ».