



**HAL**  
open science

## La vitesse ferroviaire comme point de mire : le monde des transports parisiens et le rail

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. La vitesse ferroviaire comme point de mire : le monde des transports parisiens et le rail. Revue d'histoire des chemins de fer, 2012, pp.155-173. hal-02415256

**HAL Id: hal-02415256**

**<https://hal.science/hal-02415256>**

Submitted on 19 Dec 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.

## La vitesse ferroviaire comme point de mire : le monde des transports parisiens et le rail



**D**epuis les années 1820, la vitesse moyenne des transports parisiens ne s'est pas aussi spectaculairement accrue que celle du chemin de fer interurbain. Aujourd'hui, ce monde se préoccupe pourtant spécialement de ce facteur : la vitesse joue un rôle essentiel dans la compréhension des interactions entre les modes de transport, sur des territoires qui se sont également étendus et donc les quartiers les plus peuplés se sont dédensifiés. Alors que les omnibus hippomobiles ont plutôt apporté un confort nouveau, la vitesse n'a réellement été introduite dans les transports urbains qu'au tournant du xx<sup>e</sup> siècle par le tramway mécanisé puis par le métro. Cet article entend montrer que cette vitesse, d'origine ferroviaire, s'est ainsi imposée comme point de mire pour l'ensemble des systèmes urbains de mobilité. Quel que soit le mode considéré, elle est devenue une attente des voyageurs, un critère d'évaluation des décideurs et un objectif des concepteurs. Chaque système a donc dû s'aligner sur les autres sur ce plan, souvent au détriment d'autres qualités, comme la capillarité ou l'accessibilité. Des qualités qui, pourtant, pouvaient être celles recherchées par la clientèle.

Cette question de la vitesse met en jeu la conception, des exploitants, des politiques ou des usagers, de ce que doit être une offre de transport. Elle

renvoie également à la dialectique entre objets mobiles et infrastructures fixes, puisqu'elle qualifie la relation de ces deux éléments constitutifs d'un système de mobilité. En ce sens, s'intéresser à la vitesse impose nécessairement de s'interroger sur la construction des territoires et sur l'expansion urbaine qui caractérise le xx<sup>e</sup> siècle. Le terme « vitesse » lui-même masque des acceptions diverses : vitesse maximale des véhicules, vitesse commerciale d'une offre de transport, vitesse du déplacement porte-à-porte, etc. D'autres notions, comme la fréquence et la régularité, lui sont également liées et contribuent souvent autant à la perception de la qualité d'une offre de transport.

Le triomphe de la vitesse ferroviaire comme objectif assigné aux différents services de transport met également en jeu l'interaction entre systèmes de mobilité, par exemple entre système ferré et système routier. Elle peut prendre essentiellement deux voies. La première est celle de l'inspiration : un système adopte un dispositif ou une caractéristique de l'autre système afin de présenter des performances similaires<sup>1</sup>. La deuxième est celle de l'hybridation : des systèmes alliant les avantages de différents dispositifs existants sont régulièrement proposés, voire mis en exploitation, comme le trolleybus.

Dans ce contexte, nous formulons trois hypothèses permettant d'éclairer le rapport qu'entretiennent les transports parisiens avec la vitesse ferroviaire depuis un siècle. Premièrement, la vitesse ferroviaire a agi comme objet de fascination pour les transports en commun de surface. Deuxièmement, la vitesse ferroviaire a été employée comme prisme de réduction de la complexité urbaine en s'imposant comme critère de jugement principal des systèmes de transport, quitte à produire une simplification à outrance des offres et besoins de mobilité. Troisièmement, l'effet de la vitesse ferroviaire sur les transports parisiens ne peut être analysé qu'en ouvrant la réflexion à sa combinaison avec la vitesse automobile, que cette dernière soit signe de la rapidité et de la modernité ou de la congestion et des limites du progrès.

La distinction de trois temps successifs, dominés chacun par une logique propre, permet d'apporter des éclairages sur ces éléments problématiques et sur ces hypothèses. Premièrement, après une phase pendant laquelle la vitesse n'est pas véritablement intrinsèque à la logique des transports urbains, s'ouvre une phase de concurrence de vitesses, marquée par l'inauguration du métro en 1900 et qui s'achève avec les difficultés économiques des années 1930 puis la Deuxième Guerre mondiale. Un deuxième temps se détache alors, celui de la vitesse subie, c'est-à-dire que les transports en commun de surface, qui se résument alors à l'autobus, se trouvent pris en tenaille entre une vitesse

---

1- Sur ces interactions, voir notamment MOM, 2004, p. 309.

ferroviaire qui s'accroît et une vitesse automobile qui s'enlise. Enfin, à partir du tournant de 1968-1973, une troisième période voit le transport de surface tenter de capter la vitesse ferroviaire à son profit, par différents moyens et au risque de perdre son âme<sup>2</sup>.

## **La vitesse ferroviaire concurrencée, des années 1900 aux années 1930**

Alors que Christophe Studény a mis en évidence les racines anciennes de l'idée de vitesse depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, dans le contexte urbain cette idée mérite d'être relativisée, la course à la vitesse n'ayant réellement été engagée qu'avec la motorisation des transports en commun à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, à l'exception notable des trains de banlieue<sup>3</sup>. Aux côtés de la marche, la mobilité urbaine du XIX<sup>e</sup> siècle s'appuie essentiellement sur la force motrice du cheval, que ce soit pour des véhicules individuels ou collectifs. Introduits depuis les années 1820, les omnibus n'ont guère marqué de progrès en matière de vitesse. Ainsi, au cours des années 1880, la principale ligne du réseau parisien, le célèbre Madeleine-Bastille, ne parcourt les Grands Boulevards qu'à une vitesse maximale d'environ 8 km/h, performance que lui permettaient les trois chevaux tirant ses véhicules bondés<sup>4</sup>. Pour sa part, le tramway, introduit timidement en région parisienne au cours des années 1870, se trouve pour l'essentiel cantonné aux territoires périphériques et ne peut exprimer pleinement le potentiel que lui offre sa vitesse ferroviaire, même s'il permet d'accompagner l'étalement de la zone urbaine.

Pour autant, cette préhistoire de la vitesse urbaine n'est pas totalement exempte de considérations sur les performances des systèmes de mobilité. La Compagnie générale des omnibus (CGO) se trouve ainsi contrainte de rappeler à ses cochers de ne pas adopter d'allure excessive, notamment dans les pentes<sup>5</sup>. Parmi les prémisses des questions de vitesse en cette période dominée par le cheval, les principales sont déjà en lien avec le monde ferroviaire. En effet, pour faire face à une demande massive et organiser un service fréquent et donc le plus rapide possible, la CGO adapte les méthodes de gestion de

---

2- Ce travail s'appuie sur plusieurs fonds d'archives (AP : Archives de Paris ; ARATP : archives de la médiathèque de la RATP ; FI : Forum des images).

3- Voir STUDÉNY, 1995. Sur les trains de banlieue en région parisienne avant 1900, voir FAURE, 1993.

4- Voir PASSALACQUA, 2009, vol. 1, p. 58.

5- Voir l'ordre de service n° 836 du 29 décembre 1894 (ARATP, 1D 30).

l'exploitation développées par le chemin de fer, notamment le système de « graphicage » pour établir les tableaux de marche<sup>6</sup>. Mais, avant 1900, le moyen de transport collectif le plus rapide à Paris demeure le bateau omnibus, à l'itinéraire toutefois nécessairement contraint par le cours de la Seine<sup>7</sup>.

L'entrée dans le xx<sup>e</sup> siècle, marquée en Europe par la mécanisation des tramways, la motorisation des omnibus et la naissance de l'automobile et, à Paris, par l'ouverture rapide d'un vaste réseau de métro, bouscule ce jeu qui naviguait de 5 à 10 km/h<sup>8</sup>. Ces nouveaux systèmes de transport viennent répondre à une demande sociale, celle d'une agglomération industrialisée et étendue. Le principal nouveau venu est le métro, dont la présence suscite une crainte de la part des acteurs en place, au premier rang desquels la CGO, qui voit les chiffres de fréquentation de plusieurs de ses lignes nettement chuter.

Surtout, le métro, héraut de la modernité électrique et ferrée, vient reléguer l'omnibus au rang d'archaïsme, en soulignant notamment sa lenteur. Une perception nouvelle que l'on retrouve aussi bien à la une du journal satirique *L'Assiette au beurre* en 1903, qui caricature la CGO et ses omnibus sous les traits d'une tortue (fig. 1), que sous la plume de l'écrivain américain Charles Klein, qui préfère les rapprocher d'un escargot<sup>9</sup>.

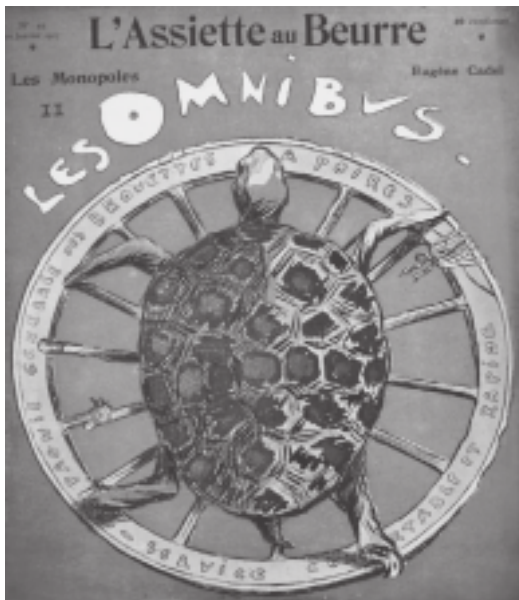


Figure1. Couverture du journal *L'Assiette au beurre*, n° 10, janvier 1903, "Les Monopoles II", illustrée par Eugène Cadé. Coll. AHICF.

6- Voir « L'horaire des chemins de fer et la minute des omnibus », *La Nature*, n° 593 (11 octobre 1884), p. 300.

7- BÉDOUIN, 2002, p. 36.

8- Voir PASSALACQUA, 2007.

9- Voir *L'Assiette au beurre*, 10 janvier 1903, et KLEIN, 1906, p. 23.

L'omnibus, devenu lent même si son allure n'a pas évolué, se trouve contraint de réagir et se mue rapidement en autobus, puisque, dès 1913, la CGO ne compte plus de chevaux dans ses effectifs. Les nouveaux autobus peuvent atteindre une vitesse maximale théorique de 24 km/h et permettent d'aplanir le territoire parisien en proposant aux points hauts de la capitale une desserte jusque-là inédite.

Comme le note le conseiller municipal Louis Duval-Arnould dès 1907, « la lutte de vitesse » est alors engagée<sup>10</sup>. Le public, qui a goûté aux joies de la vitesse ferroviaire urbaine qu'offre le métro, connaît alors ses premières émotions de vitesse routière à bord des autobus. Le designer franco-américain Raymond Loewy, qui dessina de puissantes locomotives pour la Pennsylvania Railroad, rappelle sa propre expérience d'adolescent parisien : « en grandissant, cet amour de la vitesse prit des formes plus actives. Une des premières expériences en ce sens fut rendue possible par l'introduction à Paris des premiers "autobus"<sup>11</sup>. » Les contemporains voient ainsi en l'autobus un des vecteurs de l'accélération de la mobilité urbaine et une réaction crédible aux progrès accomplis par la vitesse ferroviaire. Dès 1907, la prose de l'écrivain nationaliste Paul Adam y trouve même une inspiration positiviste : « 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<sup>12</sup>. »

Ces débuts d'une vitesse nouvelle des systèmes routiers font écho à ceux de la vitesse ferroviaire au cours des années 1830-1840. Des craintes diverses sont exprimées, alimentées par la mise en scène d'accidents spectaculaires qui parviennent à faire oublier les dangers multiples des systèmes hippomobiles<sup>13</sup>. La contestation s'organise contre les vitesses jugées excessives, malgré les difficultés initiales que rencontre la société parisienne à les mesurer. De la rue d'Amsterdam en 1906 à la rue de Crimée en 1923, population et élus se mobilisent mais ne parviennent pas à entraver l'accroissement de la vitesse des autobus, pris dans une accélération générale du flux des véhicules<sup>14</sup>.

---

10- Louis Duval-Arnould, *Rapport au nom de la 1<sup>re</sup> Commission, sur la concession du service des omnibus*, Paris, Conseil municipal de Paris, Imprimerie nationale, n° 60, 1907, p. 12.

11- « 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" » (LOEWY, 1951, p. 22).

12- ADAM, 1907, p. 282-283.

13- Voir, par exemple, « Les méfaits de l'autobus », *Le Petit Journal*, 2 janvier 1907.

14- Dès 1906, le conseiller municipal Paul Escudier peut dénoncer « la rapidité de ces véhicules [qui] fait jaillir la boue de tous côtés » rue d'Amsterdam (*Bulletin municipal officiel*, procès-verbal

L'acceptation de ces nouvelles vitesses – que ce soit celle des autobus ou des automobiles – se heurte effectivement à quelques difficultés. Mais les problèmes intrinsèques au système de l'autobus lui-même prévalent dans cette accélération des transports urbains de surface. Le système de l'omnibus était effectivement d'inspiration artisanale et d'essence hippomobile : il offrait une fluidité réelle, l'arrêt se faisant à la demande, et se refusait à la massification, notamment par la limitation étroite du nombre de voyageurs acceptés à bord et par ses tarifs élevés. Héritier de ce monde, l'autobus doit pourtant s'adapter à une vitesse nouvelle, imposée par la concurrence et par bien des aspects incompatibles avec l'esprit quasi élitiste de l'omnibus. Deux de ses éléments les plus typiques se trouvent ainsi remis en cause. L'impériale, d'abord, dont le poids fragilise la stabilité de véhicules désormais rapides et qui se mue donc dès avant la Grande Guerre en plateforme arrière. Le receveur, ensuite, qui, pressé par la vitesse nouvelle des véhicules, voit l'intensité de son travail s'accroître, ce qui nécessite des aménagements. Mais c'est l'ensemble du système artisanal routier qui s'adapte à cette vitesse nouvelle, en connaissant, au cours des années 1910-1920, une forte homogénéisation des comportements et des espaces à bord, adoptant ainsi une certaine logique ferroviaire. Les modèles successifs d'autobus n'ont de cesse, dès lors, d'adapter les formes des rames de métro, parangon d'une réponse massive, peu onéreuse et rapide apportée aux questions de mobilité urbaine de la ville industrielle.

Cette métamorphose de l'omnibus automobile vers l'autobus s'avère un succès, du moins du point de vue de la vitesse et de la capacité qui sont d'ores et déjà les critères de jugement sur lesquels sont comparés les différents modes de transport. La rivalité entre autobus et métro rappelle alors "Le lièvre et la tortue", puisque l'autobus des années 1930 fait figure de compétiteur crédible. Il parvient à s'imposer dans sa substitution aux tramways, en jouant sur un argument autoréalisateur : sa vitesse, encore jugée trop faible à la fin des années 1920, s'accroît au fur et à mesure que les tramways sont démantelés. L'autobus peut également s'appuyer sur des chiffres lui donnant raison. En 1933, le trajet de la gare Saint-Lazare à la porte de Versailles est ainsi parcouru plus rapidement en taxi qu'en autobus, en autobus qu'en métro et en métro qu'en tramway : la vitesse routière a donc bel et bien dépassé la

---

du 20 octobre 1906). En 1923, on note encore une pétition des habitants de la rue de Crimée (voir « 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]).

vitesse ferroviaire<sup>15</sup>. Comme le constate un rapport fait au comité consultatif des transports en commun de la région parisienne en 1937, « 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 »<sup>16</sup>.

## La vitesse subie, des années 1940 aux années 1960

Cette compétition, que l'autobus semblait pouvoir emporter sur le plan de la vitesse et même de la fréquentation, connaît un véritable coup d'arrêt puis un retournement au cours des années 1940, pour des raisons d'abord conjoncturelles, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, puis des raisons structurelles, pendant les Trente Glorieuses<sup>17</sup>.

En faisant entrer la mobilité parisienne dans un état d'exception, le conflit mondial provoque une inversion de tendance dans la compétition à distance que se livraient autobus et métro<sup>18</sup>. Victime des réquisitions diverses et successives, des difficultés de ravitaillement en huile, en carburant et en pneumatiques et des règles nouvelles de circulation établies par les Allemands, l'autobus se trouve vite enlisé. Prenant de nouvelles formes – autobus à gaz, autobus à gazogène, trolleybus, etc. –, il voit sa vitesse se réduire et son image sociale s'effondrer. Le vecteur de la modernité qu'il pouvait être au cours des années 1930 se mue, au cours du conflit, en *ersatz* de la mobilité, temporaire et destiné à être dépassé une fois la paix revenue.

La dynamique du métro est en tout point contraire. Alors que ce mode ferré tremblait de la concurrence accrue que lui portait l'autobus et semblait s'endormir quelque peu sur ses lauriers, rappelant en cela la situation de la CGO à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la situation d'exception lui offre les premiers rôles. D'abord pour assurer la mobilité des Parisiens : dans un environnement où tout s'effondre, le métro reste l'un des derniers systèmes fiables. Il s'efforce même de répondre à la demande en restant ouvert 24 h/24 h pendant plusieurs jours. Ensuite ses tunnels servent d'abris à une population soumise aux

15- Le trajet prend 12 minutes en taxi, 20 minutes en autobus, 21 minutes en métro et 30 minutes en tramway (FERNAND-NIVOIT, 1933, p. 9-12).

16- « Rapport au Comité de coordination », 1937, p. 8 (ARATP, 1G 7).

17- De 1936 à 1938, l'autobus en région parisienne enregistre une fréquentation supérieure à celle du métro, essentiellement parisien.

18- Voir FLONNEAU, 2007, p. 21-48.



bombardements. Enfin, son service, malgré de lourdes difficultés, est satisfaisant, dans la mesure même où les nombreuses fermetures de stations lui permettent de battre des records de vitesse. La quasi-absence de concurrence en surface *intra-muros* lui assure même une clientèle nombreuse, ce qui explique que ce soit au cours des années 1940 que les fréquentations les plus élevées du xx<sup>e</sup> siècle aient été atteintes.

La Libération vient confirmer cette situation conjoncturelle en inscrivant de façon structurelle la domination du monde ferré et de sa logique de vitesse sur celui de l'autobus de l'entre-deux-guerres. La fusion des deux services au sein d'une même structure, engagée en 1942 et confirmée par la création de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en 1949, se traduit effectivement par un remaniement profond du réseau de surface pour la première fois depuis 1855<sup>19</sup>. L'esprit ferroviaire, celui des dirigeants du métro, devenus également dirigeants du réseau d'autobus, est explicite : le réseau est réorganisé autour de quelques pôles – pour l'essentiel les grandes gares parisiennes – chacun devenant le centre d'une étoile qui n'est pas sans rappeler celle de Legrand inscrite dans la loi sur les chemins de fer de 1842. Conjuguant inspiration ferroviaire et esprit haussmannien, la réforme rabat généralement les lignes sur quelques artères principales, aux dépens de la grande capillarité du réseau antérieur, mais au profit de la vitesse du nouveau système (fig. 2). L'objectif est explicité par le bulletin interne de la RATP : « 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<sup>20</sup>. »

Ce nouvel autobus se trouve toutefois rapidement pris en tenaille entre les deux mastodontes de la mobilité parisienne des Trente Glorieuses que sont le métro et l'automobile individuelle. D'une part, après le redémarrage de la Libération, le métro capte l'attention des cadres de la RATP et jouit d'un prestige interne bien au-delà de celui du réseau routier. Il marque des progrès de vitesse grâce à l'introduction du métro sur pneumatiques, une réponse à sa fréquentation très élevée aux heures de pointe<sup>21</sup>. Le métro s'inscrit donc dans une dynamique de vitesse ferroviaire appuyée sur un statut dominateur au sein de la RATP. L'unique campagne de communication menée par l'exploitant à cette époque, celle confiée à Siné en 1953, ne ménage d'ailleurs pas

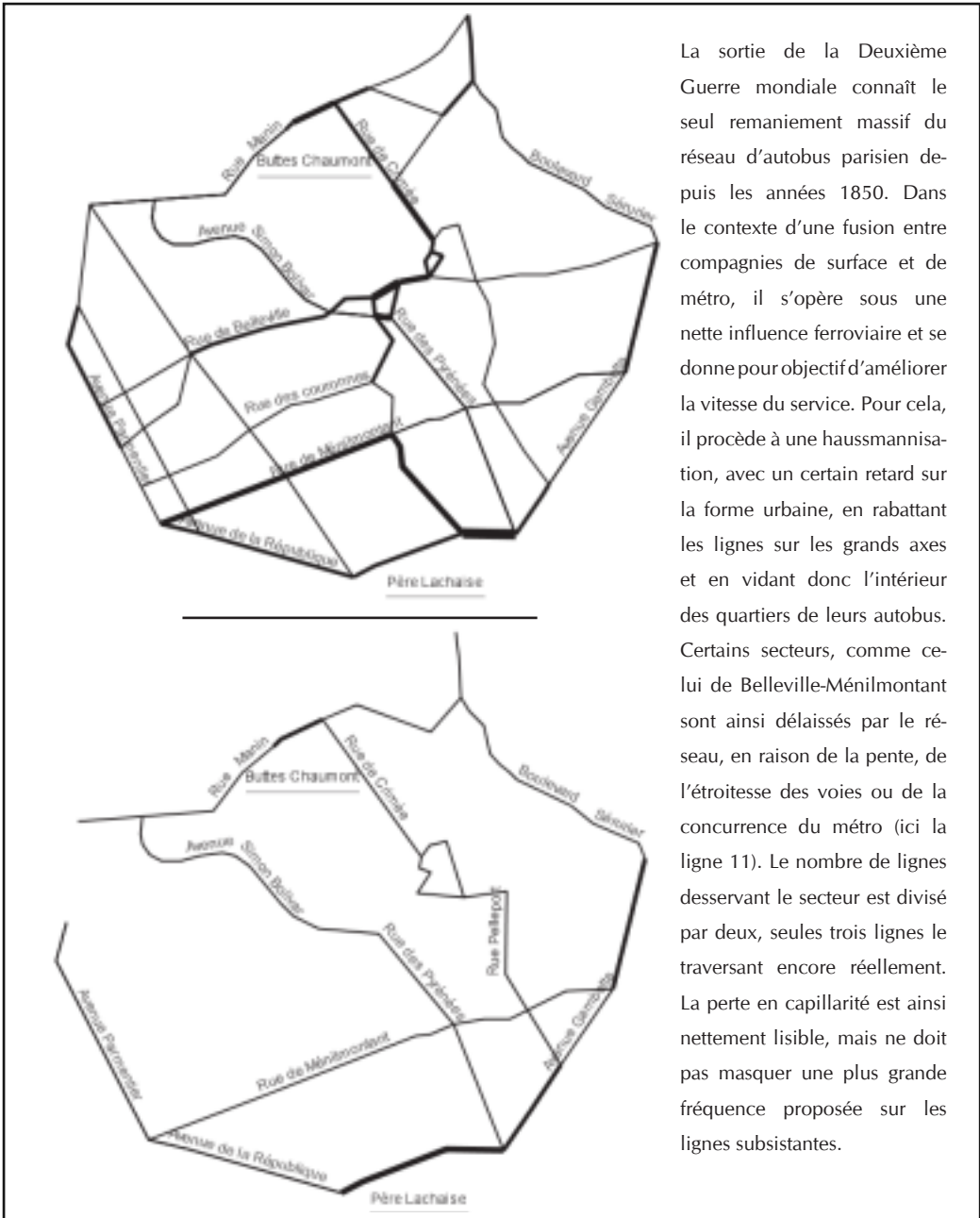
---

19- Voir PASSALACQUA, 2009, vol. 2, p. 432-438.

20- « Les transports parisiens de 1945 à 1948 », *Bulletin d'information et de documentation*, janvier 1949, p. 5.

21- Le métro sur pneumatiques a été introduit en 1956 sur la ligne 11 avant d'être diffusé sur les lignes 1 (1964), 4 (1967) et 6 (1974).

Figure 2, a et b. Plans du réseau d'autobus à Belleville-Ménilmontant en 1938 (en haut) et en 1955 (en bas).  
© A. Passalacqua.



La sortie de la Deuxième Guerre mondiale connaît le seul remaniement massif du réseau d'autobus parisien depuis les années 1850. Dans le contexte d'une fusion entre compagnies de surface et de métro, il s'opère sous une nette influence ferroviaire et se donne pour objectif d'améliorer la vitesse du service. Pour cela, il procède à une haussmannisation, avec un certain retard sur la forme urbaine, en rabattant les lignes sur les grands axes et en vidant donc l'intérieur des quartiers de leurs autobus. Certains secteurs, comme celui de Belleville-Ménilmontant sont ainsi délaissés par le réseau, en raison de la pente, de l'étroitesse des voies ou de la concurrence du métro (ici la ligne 11). Le nombre de lignes desservant le secteur est divisé par deux, seules trois lignes le traversant encore réellement. La perte en capillarité est ainsi nettement lisible, mais ne doit pas masquer une plus grande fréquence proposée sur les lignes subsistantes.

l'autobus<sup>22</sup>. « Pour être exact, un seul moyen le **méto** » et « Si vous preniez le métro, vous iriez plus vite » figurent parmi les slogans qui marginalisent, de façon inconsciente, un autobus qui ne peut se fonder que sur un euphémisme reflétant sa lenteur : « En prenant l'**autobus**, vous admirerez le paysage » !

D'autre part, la croissance économique des années 1950 et surtout 1960 correspond à une période de large démocratisation de l'automobile individuelle, dont le rapport à la vitesse est ambigu. La possession d'une automobile semble effectivement être le garant d'une vitesse élevée ainsi que d'une image de modernité. « La voiture est inséparable de l'homme qui travaille » affirme un film publicitaire de Renault en 1958<sup>23</sup>. Pourtant, au fur et à mesure que chaque foyer acquiert sa première automobile, les conditions de circulation se dégradent, si bien que la vitesse, initialement l'un des points forts de l'automobile, se transforme en sujet de discussion et de mécontentement. Elle devient même le creuset de l'opposition entre automobile et autobus, qui pourtant semblaient être alliés de fait depuis les débuts de l'automobilisme, mais qui se trouvent contraints de divorcer, pour des raisons de vitesse.

Pris entre la vitesse ferroviaire accrue du métro, qu'il a en point de mire au sein de la RATP, et la vitesse routière réduite du flux de circulation en surface, l'autobus entre dans une phase particulièrement délicate, dans laquelle, alors même que ses performances en la matière se dégradent, la vitesse s'impose comme le facteur quasi exclusif de jugement des modes de transport. En témoigne la course organisée par *France Soir* en 1956. Le quotidien décide effectivement d'illustrer le sujet récurrent des déplacements des Parisiens par une course multimodale, reliant la porte de Champerret à la République<sup>24</sup>. Seul critère de jugement : la vitesse. Et le résultat est sans appel pour l'autobus : le scooter l'emporte et « loin derrière dans l'ordre d'arrivée, le taxi, le vélo, l'auto, le métro, et enfin le bus... ».

Ce choix de *France Soir* s'inscrit dans une focalisation massive de la société parisienne sur la notion de vitesse. Avant même les rêves de grande vitesse aérienne ou ferroviaire de la décennie suivante marqués par *Concorde* et l'Aérotrain, les esprits se tournent vers l'image idéale de ce que Roland Barthes a résumé dans la figure de « l'homme-jet<sup>25</sup>. » Il n'est pas jusqu'aux techniciens des transports et de l'urbanisme eux-mêmes qui ne soient pris dans ce jeu de

---

22- Voir PASSALACQUA, 2009, vol. 2, p. 444 et vol. 3, p. 1168.

23- FI, *Le Magazine de l'automobile*, Renault, 1958, 15 minutes.

24- « Le scooter plus rapide que le taxi, la bicyclette, la voiture, le métro ou l'autobus », *France Soir*, 5 octobre 1956.

25- BARTHES, 1957, p. 87-90. Voir aussi GUIGUENO, 2008.

la vitesse<sup>26</sup>. Même Roger-Henri Guerrand, fin connaisseur et amateur du réseau d'omnibus puis d'autobus parisien, perd la confiance qu'il lui porte pour constater, en 1961, que le « Métro est la seule solution cohérente et économique aux embarras de Paris »<sup>27</sup>.

La vertu de la vitesse et, probablement, l'un de ses principaux défauts sont de se réduire aisément à un nombre. Promoteurs et pourfendeurs de l'autobus parisien peuvent ainsi souligner ses performances très médiocres en les résumant numériquement : de 8,8 km/h dans la rue Saint-Denis pour le préfet de police Maurice Grimaud en 1968, à 3,7 km/h avenue Franklin-Roosevelt pour les techniciens de la RATP en 1972, en passant par le cruel parallèle dressé par Alfred Sauvy entre les vitesses respectives de l'autobus de 1968 et de l'omnibus hippomobile<sup>28</sup>.

### Capter la vitesse ferroviaire, depuis les années 1970

L'impasse dans laquelle se trouve le système de l'autobus parisien, sur la question majeure de la vitesse, mais également sur celles de la régularité, de la fréquentation et de son équilibre économique, trouve une voie de sortie à l'aube des années 1970, profitant d'un changement de contexte social et en se fondant sur une ligne directrice : capter la vitesse ferroviaire.

Une première tentative de captation de la vitesse ferroviaire avait été étudiée au début des années 1960, lorsque l'idée de doter les nouvelles autoroutes alors projetées autour de Paris d'une offre de transport collectif routier fut étudiée<sup>29</sup>. Il se serait alors agi de proposer un service similaire à celui finalement assuré par le RER en profitant de la convergence des investissements et des flux sur ces nouvelles infrastructures. Ce projet, qui entendait exploiter des « autobus sous régime ferroviaire », fut finalement abandonné, malgré un dossier positif remis au Commissariat au Plan par l'ingénieur des ponts et chaussées Jean-Paul Lacaze<sup>30</sup>.

26- C'est notamment le cas de la commission Lapébie chargée de proposer des solutions en vue de résoudre les difficultés rencontrées par le réseau d'autobus parisien au début des années 1960 et dont les travaux tournent autour des questions de vitesse.

27- GUERRAND, 1961, p. 227-228. Comme il l'explique : « 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. », *ibid.*

28- GRIMAUD, 1968 ; compte rendu SRE/DIT du 12 octobre 1972 (AP, 30 WR 44) ; SAUVY, 1968, p. 162.

29- Voir PASSALACQUA, 2009, vol. 2, p. 518-520.

30- « Note sur l'utilisation possible des autoroutes dans les voisinages de Paris par le service

La stratégie du mimétisme s'avéra pourtant payante lorsque les premiers essais de couloirs réservés aux autobus furent engagés, à partir de 1964<sup>31</sup>. Il s'est progressivement agi de doter le réseau d'autobus d'une infrastructure sur l'espace de voirie, comme d'un support matérialisant son domaine dans l'espace public et le débat politique. L'efficacité du nouveau dispositif est jugée à l'aune d'un critère principal, la vitesse. On peut ainsi lire dans *Combat*, dès 1964, que « les autobus, près de la retraite, retrouvent une nouvelle jeunesse en pouvant avancer à grande vitesse »<sup>32</sup>. Les améliorations de la régularité sont pourtant également notables, mais ce facteur est nettement plus difficile à mesurer. Ce succès de la vitesse comme juge de paix est pourtant trompeur. En effet, il n'est jamais question que d'une vitesse mal définie, celle – suppose-t-on – du véhicule lui-même, le plus souvent à l'heure de pointe. Or, l'idée de couloir conduit, au début des années 1970, à remodeler l'ensemble du réseau de surface lui-même, afin qu'un nombre important de lignes puissent bénéficier de ces aménagements. Ce qui n'est pas sans effet sur la vitesse, du voyageur cette fois, qui perd en accessibilité globale au réseau d'autobus.

Cette distinction, au sein du monde de la vitesse, entre vitesse commerciale, vitesse maximale ou vitesse du déplacement porte-à-porte n'est que très rarement abordée. Néanmoins, c'est précisément en ce début des années 1970 que ce tableau des différentes formes de vitesse est complété par les travaux d'Ivan Illich et de Jean-Pierre Dupuy qui introduisent la notion de vitesse généralisée<sup>33</sup> : une nouvelle idée de ce qu'est la vitesse, prenant en compte un temps plus long et le contexte individuel, qui a le double mérite de montrer les inégalités sociales devant la notion de vitesse et de relativiser la quête de vitesse dans laquelle s'est lancée la société occidentale.

Le tournant social de mai 1968 conjugué à la crise énergétique et économique de 1973 conduit à une systématisation de l'équipement des lignes parisiennes par ces nouveaux couloirs. Les autorités parisiennes du transport parisien se trouvent en effet subjuguées par les effets concrets des couloirs réservés, première solution probante apportée au problème de la congestion. La conception du réseau d'autobus développée au sein de ces sphères se meut donc en celle d'un maillage du territoire parisien par une armature simpli-

---

routier R.A.T.P. » de l'ingénieur des ponts et chaussées Antoine Martin, ca. 1961 (ARATP, 1R 283) ; 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).

31- Voir PASSALACQUA, 2008.

32- « La théorie du domaine réservé », *Combat*, 16 janvier 1964.

33- Voir ILLICH, 1975.

fiée, rigide et systématique le long d'un nombre réduit d'artères. Le document que produit le jeune Atelier parisien d'urbanisme (APUR) en 1971 fait figure de référence majeure de ce courant de pensée qui imprègne depuis lors l'action publique en la matière<sup>34</sup>. Emprunt de la logique d'efficacité ferroviaire et d'haussmannisation du territoire, il propose « une utilisation rationnelle de la voirie » fondée sur 127 km de couloirs réservés<sup>35</sup> (fig. 3). Ce programme d'action est mis en œuvre lors de l'ouverture, à partir de 1973, de sept « Lignes pilotes », desservant chacune au moins deux gares. L'objectif majeur du projet de ces lignes, qui doivent présenter une importante portion de leur itinéraire traitée par un couloir réservé, est d'accroître la vitesse qui doit s'élever de 9,5 à 13 km/h ; pourtant, à l'heure des bilans, en 1975, le résultat est bien loin de cette ambition, puisque le gain réel de vitesse est estimé à environ 5 %<sup>36</sup> (fig. 4). Ces deux images illustrent la volonté de rabattement sur des axes équipés de couloirs et la distinction d'un réseau principal et d'un réseau secondaire.

Cet échec est révélateur d'un décalage conceptuel profond, qui témoigne d'un certain biais de la stratégie consistant à capter la vitesse ferroviaire. Elle se heurte aux natures profondément différentes des deux systèmes de transport, celui hérité de l'omnibus hippomobile, d'une part, et celui qui n'est qu'une déclinaison urbaine et souterraine du chemin de fer, de l'autre. Situation qu'a très bien saisie *France Soir*, dans son titre de 1972 : « M. Doublet [alors préfet de la Région parisienne] veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air<sup>37</sup>. » Cette idée se résume, depuis les années 1970, par l'expression « métro de surface », qui traduit la volonté de mimétisme du monde de la surface pour tenter de briller en se conformant aux critères imposés comme décisifs par le réseau ferré<sup>38</sup>. Il s'agit bien ici de constater que le métro a su orienter la vision de la mobilité urbaine comme devant se centrer sur certains critères qui sont ses points forts : vitesse, régularité et débit. Pour la vitesse, il a même bénéficié de l'aide de l'automobile, qui a également joué sur cette valeur depuis ses débuts et jusqu'à une période récente.

---

34- COUTINHO, 1971.

35- *Ibid.*, p. 3.

36- PASSALACQUA, 2009, p. 603.

37- « M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air », *France Soir*, 3 août 1972.

38- La première mention écrite que nous en ayons trouvée est le fait des conseillers municipaux Georges Sarre et Louis Moulinet en 1979 (question des conseillers Georges Sarre et Louis Moulinet du 7 septembre 1979 [ARATP, 1R 185]).



Figure 3. Programme de réorganisation proposé par l'APUR en 1971 © APUR. Source : L. Coutinho, *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, 2 vol., 59 et 68 p.



Figure 4. Plan du réseau d'autobus en 1971 © RATP.



L'héritage de ces réflexions sur la distinction entre un réseau principal, dont les vertus seraient la vitesse et la capacité, et un réseau secondaire, qui offrirait une finesse et une accessibilité plus fortes, est très net dans la politique des transports parisiens des dernières décennies. Sous différents noms, dont *Mobilien*, le réseau principal a fait son chemin, tandis que les *Traverses*, mises en place au milieu des années 2000 dans les zones moins bien desservies de la capitale, ont incarné cette idée d'un autobus aux formes et aux valeurs différentes. Au-delà du cas parisien, l'idée de hiérarchisation caractérise le souci contemporain des exploitants d'organiser efficacement leur réseau, comme a pu le mettre en œuvre de façon précoce l'agglomération dijonnaise, ce qui rappelle également le modèle brésilien de Curitiba. Notons néanmoins que le terme « hiérarchisation » traduit l'idée d'un classement, dont les piliers sont la capacité, la fréquence et – encore et toujours – la vitesse.

## Conclusion

La culture du monde ferroviaire, représentée à Paris par le métro, l'a donc largement emporté au cours de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle et a entretenu un primat de la vitesse ferroviaire, puisque l'espace ferré est celui où la vitesse la plus élevée est permise, le métro ne partageant pas son espace avec d'autres vitesses, comme celle du piéton. Cette focalisation peut s'expliquer par le fait que les coûts d'exploitation, de matériel et de personnel sont largement liés à la vitesse du métro. Mais elle est également facilitée par le fait que la vitesse se mesure aisément et permet de fixer des objectifs, ce qui fournit à la décision politique une rationalité technique simple, sur le mode de ce qu'a pu mettre en exergue Jean-Marc Offner pour les effets structurants des infrastructures de transport<sup>39</sup>. Le métro a probablement partagé cet intérêt pour la vitesse avec l'automobile qui a, longtemps, incarné la modernité, avant de se muer en objet pris dans sa propre congestion.

Contrairement à ce qu'a connu le monde du chemin de fer, l'amélioration de la vitesse des transports urbains a déplacé l'enjeu du véhicule lui-même à l'infrastructure, améliorée par des dispositifs très rudimentaires techniquement, mais à l'efficacité réelle de ce point de vue, dont la principale figure est le couloir réservé pour les autobus comme pour les taxis. Au contraire, de l'Aérottrain à *Aramis*, les projets techniquement sophistiqués qui entendaient accroître fortement la vitesse des citoyens ont connu des échecs patents. Seules des évolutions du métro, sous la forme étendue du RER ou automatisée de

---

39- OFFNER, 1993.

*Météor*, sont parvenues à s'imposer. Pour sa part, l'autobus n'a pu avoir recours qu'à des dispositifs de mimétisme pour rester dans la course.

Le monde ferroviaire est donc parvenu à configurer l'espace public à son profit en focalisant l'attention sur la vitesse. Le jeu sur la vitesse, qui ne s'est pas toujours soldé au profit du métro, comme l'illustre la fin des années 1930, éclaire la succession de phases d'alliances et d'oppositions entre les modes de transport parisiens. Cette focalisation sur la vitesse se justifie essentiellement par le fait que toute chute de vitesse commerciale se traduit par une baisse de la fréquentation, ce qui reflète en partie les attentes de la population. Toutefois, d'autres critères, pourtant essentiels dans l'expérience du voyage urbain, ont été progressivement négligés : agrément, accessibilité, confort, finesse de la desserte, etc. L'évolution du territoire – marquée par un étalement des activités et des logements – travaille également dans le sens d'une focalisation sur la vitesse plus, par exemple, que sur la finesse de la desserte, qui perd de sa pertinence, au fur et à mesure que la tache urbaine s'étale, sous l'effet de l'exode rural et du desserrement du centre des agglomérations. Le primat accordé à la vitesse n'est donc pas qu'une question interne au monde des transports, ni un simple effet de mode ou un *diktat* du monde ferré. Ce sont néanmoins bien ici deux logiques qui se trouvent opposées : celle, industrielle et ferroviaire, du débit, du coût et de la vitesse, face à celle, routière et d'essence aristocratique, du confort, de l'agrément et de la fluidité. Le succès contemporain du tramway peut d'ailleurs être compris comme un dépassement de ce conflit, puisqu'il semble proposer à la fois l'agrément du voyage, la facilité d'accès, une desserte relativement fine et une vitesse ferroviaire perçue comme élevée<sup>40</sup>.

Pour autant, cette quête de la vitesse n'est-elle pas qu'une illusion ? Plusieurs éléments incitent effectivement à douter de la légitimité de ce choix collectif fait en faveur de la vitesse. Premièrement, les travaux de Yacov Zahavi sur la constance des budgets-temps, désormais bien connus, conduisent à revoir l'idée d'un accroissement de la vitesse des systèmes de mobilité produisant un réel gain de temps pour les voyageurs<sup>41</sup>. Ils plaident également pour une étude croisée des questions de vitesse et de territoire, ce qui n'a pu être

---

40- Les résultats du projet de tramway parisien T3, ouvert en 2006 et qui a remplacé l'autobus PC sur une partie des boulevards extérieurs, permettent toutefois de douter du fait que le tramway marque un indéniable progrès en matière de vitesse, notamment lorsque l'on s'intéresse à la vitesse de déplacement du voyageur et non uniquement à la vitesse commerciale du système de mobilité. Ce qu'a noté en 2009 la Cour des comptes (voir Patrick Laval et François Dumont, « La cour des comptes attaque le tram des Maréchaux », *Ville, Rail & Transports magazine*, n° 489, 2010, p. 30-39).

41- Voir notamment ZAHAVI, 1974.

ici qu'esquissé, dans la mesure où la forme urbaine parisienne *intra-muros* n'a pas fondamentalement évolué au cours du xx<sup>e</sup> siècle. Un regard porté sur les réseaux de banlieue serait instructif. Deuxièmement, il est possible de s'interroger sur l'efficacité réelle des réponses apportées depuis l'ouverture du métro pour conférer à l'autobus une véritable vitesse ferroviaire. Alors que la vitesse maximale des autobus est passée de 40 km/h pour le célèbre Renault TN, la figure des autobus à plate-forme des années 1930, à plus de 80 km/h pour les modèles en service au cours des années 1990, la vitesse commerciale à l'heure de pointe du soir, après s'être effondrée de 13 à 10 km/h au cours des années 1950-1960, s'est stabilisée autour de ce plateau de 10 km/h de la fin des années 1960 à la fin du xx<sup>e</sup> siècle. Si la focalisation sur la vitesse permet de résumer le monde des transports à un chiffre, ce dernier peut donc s'avérer bien cruel !

## Bibliographie

- ADAM, 1907 : Adam, Paul, *La Morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907.
- BARTHES, 1957 : Barthes, Roland, *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957.
- BÉDOUIN, 2002 : 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.
- COUTINHO, 1971 : Coutinho, L., *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, 2 vol., 59 et 68 p.
- FAURE, 1993 : Faure, Alain, « 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.
- FERNAND-NIVOIT, 1933 : Fernand-Nivoit, G., *La Solution du problème des transports dans la région parisienne*, Paris, 1933.
- FLONNEAU, 2007 : Flonneau, Mathieu, « "Rouler quand même" La circulation et les services publics de transport à Paris entre 1939 et 1945 », in Polino (M.-N.) (sous la dir.), *Transports dans la France en guerre 1939-1945*, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007, p. 21-48.

- GRIMAUD, 1968 : Grimaud, Maurice, « La circulation à Paris », *Liaisons*, n° 150, mai 1968, p. 4.
- GUERRAND, 1961 : Guerrand, Roger-Henri, *Mémoires du métro*, Paris, La table ronde, 1961.
- GUIGUENO, 2008 : Guigueno, Vincent, « Building a High-Speed Society. France and the Aerotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, vol. 49 (janvier 2008), p. 21-40.
- ILLICH, 1975 : Illich, Ivan, *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1975, 88 p.
- KLEIN, 1906 : Klein, Charles, *The Lion and the Mouse, A Story of an American Life*, New York, Grosset & Dunlap, 1906.
- LOEWY, 1951 : Loewy [Raymond], *Never leave well enough alone*, New York, Simon & Shuster, 1951, réédition, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2002.
- MOM, 2004 : Mom, Gijs, *The Electric Vehicle, Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2004.
- OFFNER, 1993 : Offner, Jean-Marc, « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, 1993, p. 233-242.
- PASSALACQUA, 2007 : Passalacqua, Arnaud, « Innovation, concurrence et émulation dans la mobilité parisienne, de l'omnibus à l'autobus (1900-1914) », *Ricerche storica*, vol. 37, n° 2 (mai-août 2007), p. 285-316.
- PASSALACQUA, 2008 : Passalacqua, Arnaud « Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975) », *Mélanges de l'École française de Rome Italie-Méditerranée*, vol. 120, n° 1, 2008, p. 59-76.
- PASSALACQUA, 2009 : Passalacqua, Arnaud, « L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970 », thèse d'histoire sous la direction d'André Gueslin, université Paris VII Denis Diderot, 2009.
- SAUVY, 1968 : Sauvy, Alfred, *Les Quatre roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968.
- STUDÉNY, 1995 : Studény, Christophe, *L'Invention de la vitesse, France XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p.
- ZAHAVI, 1974 : Zahavi, Yacov, *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas*, Washington, U.S. Department of Transportation, mai 1974, 81 p.