



HAL
open science

La mémoire figée des objets mobiles

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. La mémoire figée des objets mobiles. Flonneau (M.) & Guigueno (V.) (dir.), De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, Presses universitaires de Rennes, 2009. hal-02415368

HAL Id: hal-02415368

<https://hal.science/hal-02415368>

Submitted on 17 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 mémoire figée des objets mobiles

Arnaud Passalacqua¹

Qui se souvient que l'année 2006 vit la célébration de 100 ans d'autobus à Paris, événement organisé sur un mode mineur par une RATP plus encline à fêter le centenaire du métro en 2000 ? Comme si l'ouverture des tunnels de la ligne n° 1 de métro, que nous empruntons encore, était plus palpable que la motorisation d'un omnibus hippomobile, dont les autobus actuels ne sont que de très lointains héritiers. Au-delà du rapport de chaque mode aux infrastructures et donc de leur place dans l'espace public et l'imaginaire de Paris, ce qui se trouve en question est bien là le rapport patrimonial existant entre la ville et les objets qui lui assurent une certaine mobilité.

Célébrer le patrimoine est devenu très classique dans nos sociétés contemporaines. Les journées européennes du patrimoine témoignent depuis 1985 de cet engouement pour le passé qui semble caractériser une époque où les notions de progrès et de modernité sont sans cesse remises en question. Toutefois à ces occasions, il s'agit bien plutôt de célébrer le progrès et ses acteurs tout en alimentant une nostalgie contenue pour les représentants jugés désuets d'époques révolues. Ce phénomène semble accentué par le rapport particulier qu'entretient le champ de la mobilité à ses objets, c'est-à-dire les liens que tissent les acteurs du monde du transport, constructeurs, experts, exploitants ou voyageurs, avec les modes de transport eux-mêmes. Il est connu que l'automobile peut susciter le rêve et il s'agit même de l'un des principaux ressorts de ce secteur industriel. De même, l'avion entretient un imaginaire très fourni, qu'il soit collectif ou individuel, pacifique ou militaire. Traiter du rôle des objets dans ces champs particuliers de la mobilité serait donc attendu et nous préférons proposer ici d'étudier la célébration d'objets mobiles, *a priori* moins pourvoyeurs d'exaltation et à la connotation sociale moins valorisée, que sont les transports en commun urbains, notamment en surface, autobus et tramways. Nous appuyons cette réflexion essentiellement sur le cas parisien et, de façon moindre, sur le cas londonien².

I. La célébration du matériel, un classique du monde des transports

Dresser l'histoire des transports en commun parisiens peut prendre différentes formes, selon que l'intérêt se porte au personnel, aux voyageurs ou aux entreprises exploitantes, ou que l'ambition est de mener une étude des différentes facettes de ce monde et de son évolution. L'une des voies ouvertes à l'historien est de s'intéresser aux événements et objets célébrés, à leur organisation, aux participations des différents acteurs et au discours qu'ils contribuent à produire. Ce sont ainsi des rites de fétichisation que nous nous proposons d'étudier, rites qui alimentent une pensée politique et technique, c'est-à-dire sur lesquels se fondent en partie les avis des experts et décisions des édiles. De ce point de vue, la célébration de 100 ans d'autobus à Paris n'est que le dernier avatar d'une série d'événements que Paris a organisés autour de ses objets de mobilité collective³.

¹ Doctorant en histoire urbaine contemporaine à l'Université Paris VII Denis Diderot. Nous employons trois acronymes pour désigner trois dépôts d'archives : ARATP (Archives de la médiathèque de la RATP), CAGC (Cabinet des arts graphiques du musée Carnavalet) et FI (Forum des images).

² Ce travail s'appuie sur la thèse de doctorat que nous préparons actuellement sur les rapports entre autobus, espace public et mobilité à Paris au XX^e siècle et s'inspire de la présentation que nous avons proposée à la 5^e conférence de l'association T2M à Helmond (Pays bas) en 2007 : « Heritage celebration and public space design: the cases of Paris bus and tram networks. »

³ Il s'agit bien de la dernière en date, puisque ce qui peut être considéré comme la naissance du RER, c'est-à-dire

Par célébration, nous entendons l'organisation explicite d'événements collectifs autour de tel ou tel objet pour une occasion particulière mais aussi l'usage qui est fait, à travers le vocabulaire ou les échanges d'idées, des objets de transport comme supports idéologiques ou, plus largement, comme témoins d'un art de vivre ou d'une époque. Pour prendre un exemple dans le monde automobile, commémorer l'anniversaire de la 2 CV ne se résume pas à fêter le véhicule lui-même ou l'ingéniosité de Citroën, mais à rappeler l'époque, réputée heureuse, marquée par la diffusion de cette voiture populaire et polyvalente que la France des Trente Glorieuses avait massivement adoptée.

Lors des célébrations, l'objet symbolise le progrès, quitte à cacher, souvent, une innovation réelle, notamment d'ordre organisationnel ou tarifaire. Plus généralement, l'objet peut servir de support à la nostalgie exprimée envers une époque, comme l'omnibus hippomobile qui rappelle la Belle Époque dès après la Grande Guerre. Le transport en commun étant un champ largement ouvert, notamment du fait de la coproduction qu'il suppose de la part des voyageurs eux-mêmes, ses principaux objets s'offrent généreusement au culte de différents publics, qui s'attachent plus particulièrement à quelques modèles spécifiques, du Sprague-Thomson dans le métro parisien au *Routemaster* sur le réseau d'autobus londonien⁴. L'étude des processus de fétichisation et de célébration donne donc accès aux discours portés sur les modes de transport par de multiples acteurs.

La célébration des objets de mobilité s'appuie sur deux types d'événements propices : les anniversaires, d'une part, et la disparition des objets d'autre part. Les premiers sont par définition récurrents, le choix de quelques dates-clés s'étant stabilisé, par exemple pour le cas de l'autobus à Paris : 1828, 1855 et 1905-1906⁵. 1828 est l'année de l'ouverture de la première ligne d'omnibus par un ancien soldat de Napoléon, Baudry, qui avait rencontré un certain succès avec une initiative similaire à Nantes depuis 1826. 1855 vit la constitution, sous l'impulsion des préfets Haussmann et Pietri, de la Compagnie générale des omnibus (CGO), première compagnie privée de transport public jouissant d'un monopole, en charge du réseau d'omnibus jusqu'en 1920 et figure d'une réelle avancée parisienne, du moins à sa naissance. Enfin, c'est en 1905-1906 que l'omnibus hippomobile, contraint de réagir au succès du métro et des tramways nouvellement mécanisés, se mue en omnibus automobile, vite appelé *autobus*, avec la motorisation de sept lignes, après des essais concluants lors de la desserte du Salon de l'automobile de décembre 1905. La coïncidence de cette naissance de l'autobus et des 50 ans de la CGO a d'ailleurs renforcé cette date dans le monde du transport parisien, ce dont témoignent les célébrations de 1955-1956 et 2006, celle de 1828 n'ayant pas été rappelée depuis 1928⁶.

l'ouverture de la station Châtelet-Les Halles en 1977 a été totalement passé sous silence en 2007 à l'exception de quelques rares manifestations internes de la RATP.

⁴ Le Sprague-Thomson fut le matériel dominant le parc du métro parisien au cours du XX^e siècle. Introduit en 1908, il fut réformé en 1983 (voir notamment ROBERT J., *Notre Métro*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1983). Le *Routemaster* est le modèle le plus célèbre des autobus londoniens rouges à impériale. Introduit en 1956, il fut réformé en 2005 (voir notamment ELBOROUGH T., *The Bus We Loved. London's Affair with the Routemaster*, Londres, Granta Books, 2005).

⁵ Le métro, pour sa part, offre une date simple à célébrer, celle de son ouverture à l'occasion de l'Exposition universelle : 1900. Sur sa célébration en 1950, voir le carton ARATP, 1R 89. Sur celle de 1975, voir *Bulletin d'information et de documentation*, avril-juin 1975.

⁶ Sur le centenaire de 1828, voir notamment DUFAY P., « Le triomphe et le centenaire des omnibus », *Mercure de France*, 1^{er} février 1928 et le carton ARATP, 1R 89.

Après avoir retenu une date, le second problème consiste à identifier ce qui est réellement célébré. De ce point de vue, le vocabulaire favorise la confusion et renforce le danger de geler un objet profondément évolutif. En anglais, un seul et même terme, *bus*, a désigné ce mode de transport depuis le milieu du XIX^e siècle. En français, deux termes se sont succédé depuis les débuts nantais de Baudry, *omnibus* et *autobus*, toujours plus abrégés en *bus*. Si bien qu'en 2006 la RATP peut adopter le slogan « *Le bus, 100 ans de mouvement* », ce terme désignant tacitement aussi bien un omnibus automobile formé d'une caisse traditionnelle séparée de son attelage de deux à trois chevaux et montée sur un châssis motorisé d'une puissance relative, qu'un autobus articulé de 18 m, dont la puissance de 250 chevaux est capables d'emporter 180 personnes. L'abréviation est d'autant plus utile que, chez l'exploitant, l'appellation *omnibus automobile*, sous l'acronyme *OA*, est restée courante jusqu'au milieu du siècle. L'anniversaire se heurte donc à la dialectique entre le caractère immuable de l'objet patrimonial et de son appellation et la dynamique de son évolution postérieure, aux déterminants complexes.

A ces difficultés vient s'ajouter l'obstacle formé par les extrêmes de l'histoire le plus souvent retracée lors de ces événements. Le premier objet, que ce soit l'omnibus de 1828 ou l'autobus de 1905-1906 fournit aux observateurs un cadre de pensée pour la description et l'analyse de l'évolution de l'objet dans son ensemble. Puisqu'il fait figure d'ancêtre, les supposés successeurs, lui sont rapportés et comparés, souvent pour se féliciter des progrès accomplis ou pour décrire sur un mode nostalgique les éléments disparus ; pensons ici à l'impériale, puis à la plate-forme arrière⁷. A l'autre bout de l'histoire, l'objet contemporain, puisque la célébration des objets nécessite le plus souvent qu'ils aient survécu, sous une forme différente, certes, jusqu'à l'époque contemporaine, est l'illustration la plus partagée des qualités et propriétés du système. Sont alors en jeu les questions classiques d'interprétation téléologique et de questionnements contemporains totalement étrangers aux époques antérieures. Présenter le monde de l'autobus comme ayant été soucieux depuis ses débuts de l'accessibilité pour tous et de son impact écologique est ainsi une déformation notable de la célébration organisée en 2006. Est-elle consciente, et revêt-elle dès lors les formes d'une instrumentalisation ? Ou ne s'agit-il pas simplement de la production par des services de communication d'un discours auquel ils sont habitués ?

La conservation d'anciens omnibus et de modèles successifs d'autobus aisément visibles et concevables par tous ouvre la voie à une interprétation darwinienne des évolutions de l'objet. Or, comme l'a montré Bruno Latour, il n'est pas de filiation technique pure, dans laquelle les générations d'autobus se succèderaient en fonction de progrès technologiques indépendants de questionnements et d'enjeux liés à l'époque qui les a produits⁸. Nous touchons-là au pouvoir des objets : en tant que seuls survivants matériels de leur époque et principaux supports de notre imagination pour la concevoir, ils tendent à cacher le rôle qu'a tenu la société dans leur conception sinon leur utilisation.

⁷ L'impériale a été supprimée à Paris sur les modèles d'autobus introduits à partir de 1911 et disparut en 1913, en raison de la vitesse nouvelle permise par la motorisation mais également d'une nouvelle tarification, demandant plus de travail de la part du receveur. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité et de rapidité des échanges, les modèles d'autobus introduits après 1945 ne comprenaient plus de plate-forme arrière ouverte mais les derniers représentants des Renault TN d'avant-guerre ne furent réformés qu'en 1971.

⁸ Bruno Latour a été frappé par l'affiche présentant l'évolution darwinienne des autobus parisiens, qu'il a pu observer dans un bureau de la RATP et dont le slogan était : « *Darwin avait raison* » (LATOUR B., *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La découverte, 1992, p. 11).

L'autre grande famille de célébrations est alimentée par les transitions technologiques visibles, généralement la substitution d'un objet nouveau à un autre, réputé plus efficace. Ce type d'événements est récurrent dans l'histoire des transports. A Paris, citons les disparitions successives des omnibus hippomobiles, en 1913, des tramways, en 1937 et des autobus à plate-forme arrière en 1971. A Londres, la liste s'allonge avec la disparition des trolleybus en 1962, l'équivalent de celle des autobus à plate-forme étant la disparition des *Routemasters* en 2005⁹. Ces pratiques ne sont donc pas réservées au monde ferroviaire, des voyages d'adieu étant organisés aussi bien pour les autobus standards en 2002 que, par exemple, pour le TurboTRAIN en 2004.

A Paris comme à Londres, la mort d'un mode ou d'un modèle spécifique suscite de nombreuses histoires de cet objet, écrites par l'exploitant, des journalistes ou des historiens, et visant différents publics. Généralement, cette histoire cache ce qu'a été la vie de l'objet en en illustrant les qualités tout en en cachant, involontairement, les défauts, du fait de la fascination qu'il exerce sur les auteurs. L'enthousiasme pour le mode disparu contraste avec le peu d'entrain que fait généralement naître dans ces mêmes milieux le nouveau venu. A la lecture des articles relatant les voyages d'adieu, il est bien difficile de déceler les raisons justifiant la substitution en cours, qui paraît dès lors comme incompréhensible. La dénonciation contemporaine du remplacement des tramways par des autobus au cours de l'entre-deux-guerres relève du même phénomène.

Ces célébrations conduisent à passer sous silence certaines innovations majeures du monde du transport, qui ne sont pas aussi palpables ou visibles telles que les réformes organisationnelles, les nouvelles grilles tarifaires, voire les nouvelles infrastructures. Cet effet pervers est particulièrement bien illustré par le cas de la *Carte orange*, carte de transport mensuelle permettant d'emprunter les transports en commun *ad libitum* dans des zones choisies à l'avance. Son introduction en 1975, dans un contexte de visibilité nouvelle des enjeux régionaux d'aménagement et de transport, a assuré le succès du RER et rendu à l'autobus à Paris *intra muros* une clientèle échaudée par les hausses tarifaires précédentes. Ce dispositif, clé de voûte du renouveau des transports urbains au cours des années 1970, n'a fait l'objet d'aucune célébration particulière depuis lors. Au contraire, sa transformation actuelle, sous la forme d'une carte magnétique sans contact violette, ne suscite aucune nostalgie pour l'objet symbolique des années 1970 que fut le coupon orange, à la couleur si caractéristique d'une époque à l'inventivité effervescente.

Le couloir réservé aux autobus et à certains modes de transport, notamment les taxis, est un autre

⁹ Les rares trolleybus dont Paris s'est doté à partir de 1943, sous l'impulsion du gouvernement de Vichy, ont définitivement disparu en 1966 sans donner lieu, à notre connaissance, à la moindre célébration. Au contraire, Londres disposait du plus grand parc mondial de trolleybus au cours des années 1930-1950.

exemple d'innovation totalement absente du champ des célébrations. Alors que le premier fut introduit à Paris en 1964, et que cet objet a connu un intérêt renouvelé depuis 2001 et l'ouverture de nouvelles formes de couloirs élargis et protégés par un séparateur, ils ne semblent pas mériter d'être fêtés comme des éléments importants de l'histoire de la mobilité parisienne. Leur faible technicité apparente explique probablement en partie ce fait, mais n'est qu'une illusion, puisque leur dimensionnement et leur positionnement sont en réalité extrêmement délicats comme en atteste l'expérience parisienne engagée en 2001. Pourtant ils ont constitué un symbole du changement amorcé au tournant des années 1960-1970 en faveur d'une priorité réelle donnée aux transports publics, concrétisant un discours présent dans les cercles parisiens depuis les années 1930. Ils ont d'ailleurs depuis lors alimenté de nombreux débats et modelé la vision des experts en matière de transport de surface, plus que ne l'ont fait les principaux modèles d'autobus les ayant parcourus. Gageons d'ailleurs que sans *Carte orange* ni couloirs réservés, il n'y aurait peut-être pas eu de véritables successeurs aux autobus standards, qui seront pourtant, eux, célébrés lorsque leur heure aura sonné.

II. Les moments de célébration, la construction d'un discours

Ces différents moments de célébration suscitent des récits qui contribuent à donner à chaque mode une certaine image, régulièrement rappelée par ces événements récurrents. Ils alimentent la perception que se forgent les différents cercles des qualités et défauts des modes de transport. Les capacités relatives se trouvent ainsi figées, notamment la hiérarchie établie entre autobus et métro. Les célébrations reprennent l'idée d'une souplesse intrinsèque de l'autobus face à une rigidité du métro, sans s'interroger sur la réalité de cette idée, ni, paradoxalement, la replacer dans un contexte de long terme, qui la rend, en réalité, bien plus discutable. Les textes louent la plasticité de l'autobus, capable de s'adapter aux évolutions de la ville mais se contentent le plus souvent de cette affirmation. Il s'agit bien de pierres apportées à un édifice plus large, celui d'un mythe technique, en l'occurrence la grande souplesse du réseau routier. Au contraire, un phénomène que révèle une analyse sur le temps long, comme la décalque de la logique ferré sur le réseau d'omnibus hippomobile puis d'autobus, n'est jamais lisible dans les histoires dressées lors de célébrations.

Ces récits alimentent la légende de chaque mode. Pour l'autobus, ils renvoient systématiquement à l'épisode des carrosses à cinq sols, mis en service au milieu du XVII^e siècle dans lequel fut impliqué Pascal, avant de décrire la création de services d'omnibus par Baudry à Nantes puis à Paris sous la Restauration¹⁰. La présentation des objets en dehors de leur contexte, qui est

¹⁰ Un service de carrosses desservant des itinéraires fixes et à prix fixe, soit cinq sols pour le trajet le plus long, a été ouvert le 18 mars 1662 à Paris sous l'impulsion de Pascal par trois aristocrates, le duc de Roannez, le marquis de Créan et le marquis de Sourches. Le Parlement de Paris en restreint l'accès aux personnes de condition sociale moyenne et élevée. L'expérience semble avoir duré plusieurs années avant de s'éteindre. Sur cet épisode, voir MONMERQUÉ L. J. N., *Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du dix-septième siècle*, Paris, Firmin Didot, 1828, RAMÉE D., *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*, Paris, Amyot, 1856, p. 130-136, LAGARRIGUE L., *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 23-27 et PAPAYANIS N., *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge, Londres, Louisiana State University Press, 1996, p. 16-21.

Ancien soldat de Napoléon, Stanislas Baudry a mis en place en 1826 des services de transport en commun, vite appelés *omnibus*, à Nantes, afin de desservir les bains qu'il avait créés à côté de sa minoterie. Le succès de l'opération l'incita à tenter sa chance à Paris en 1828, où il fonda avec Saint-Céran et Boitard l'Entreprise générale des omnibus, qui suscita rapidement de multiples concurrences. Sur cet épisode, voir LAGARRIGUE L., *Cent ans de transports en commun dans*

généralement retenue par ce type d'événements, ne permet que difficilement de rendre compte de la pertinence de telle ou telle caractéristique du véhicule. Dans le cas de l'autobus, elle renforce la perception de ce mode comme n'ayant pas besoin d'infrastructures : montrer le véhicule laisse croire que l'on observe le système dans son ensemble, ce qui ne peut être évidemment le cas. L'occasion est également offerte d'alimenter le discours sur la relation existant entre une ville et un mode de transport. Ainsi, la célébration du dernier omnibus hippomobile, le 11 janvier 1913, permet-elle de mettre en scène le dernier cocher, présenté comme un typique, avec de grandes moustaches blanches, une couverture sur les jambes, des sabots et un sens aigu du devoir et du travail accompli¹¹. C'est alors la gouaille parisienne de ce personnage qui vient illustrer le lien particulier que Paris a entretenu avec ses omnibus, notamment le Madeleine-Bastille.

La célébration n'est pas l'apanage des anniversaires. Elle est décelable, de façon tacite, lors d'autres événements. Les Guerres mondiales, qui ont provoqué la suspension de l'exploitation du réseau d'autobus, puis sa reprise sous des formes de substitution, ont ainsi fait naître un phénomène d'attente du retour des autobus dans la population parisienne, proche des discours tenus lors des anniversaires. Est alors évoqué le véhicule tant espéré, dont les défauts sont passés sous silence et les qualités magnifiées. Rarement l'autobus aura été autant espéré qu'au cours de ces quelques mois de 1944-1946, alors que le métro bat ses records de fréquentation ! La presse s'enthousiasme non seulement pour le retour des anciens autobus, mais aussi pour les nouveaux modèles annoncés. Comme on peut le lire dans *Combat* en 1944, « ayons confiance, nos ingénieurs ont travaillé. Nous pourrions bientôt nous promener à nouveau sur les boulevards, en plein vent, sur une plate-forme cahotante et surchargée¹²... » Les actualités cinématographiques s'ouvrent ainsi au retour de ces « imposants et sympathiques véhicules verts » qui forment « une manière de verdure que cette fois nous appellerons de tous nos vœux [...] Une image de temps de paix. On est de bonne humeur. Ça change du vieux métro et chacun sait à Paris qu'on apprécie plus que tout la lumière¹³. » Espérer le retour de l'autobus, c'est se rassurer, se replonger dans une période connue, probablement celle des années 1920, trouver ses repères dans un monde qui a profondément évolué. « Une ligne d'autobus rétablie le long de la Seine, ce n'est pas grand-chose. Et pourtant... C'est un saut de six ans dans le passé. Cela peut, à première vue, paraître puéril de trouver quelque plaisir à se caler sur la plate-forme souple, tout contre le gavroche fidèle au poste près de la sonnette ; c'est cependant la vérité¹⁴ » écrit *Le Monde* en décembre 1945. L'espoir illusoire que les nouveaux modèles soient identiques aux anciens, qui inspire ce mouvement, fut, évidemment, déçu.

Le discours tenu sur les objets ne met jamais réellement en cause le progrès technique ou institutionnel, qui semble généralement indubitable. C'est ainsi le cas de la jeune RATP, née en 1949, qui profite du centenaire de la CGO en 1955-1956 pour se trouver des racines anciennes, mais également pour se placer comme l'aboutissement logique et inéluctable de l'histoire des transports parisiens¹⁵. Plus tard, le centenaire du métro, en 2000, a été employé par la direction de la RATP, en

la région parisienne, *op. cit.*, vol. 1, p. 28-29, GUERRAND R.-H., *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, p. 115-116 et PAPAYANIS N., *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, *op. cit.*, p. 59-61.

¹¹ Voir le carton CAGC, Historique des transports en commun des origines au 1^{er} juin 1921 et le film FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*.

¹² HINCKER M., « La T.C.R.P. disposait de 3.500 voitures en 1939 », *Combat*, 5 octobre 1944.

¹³ FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Éclair 1911-1973*.

¹⁴ DEPRET F., « Section Concorde », *Le Monde*, 21 décembre 1945.

¹⁵ Voir l'ouvrage paru pour l'occasion : LAGARRIGUE L., *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956.

interne, comme en externe, pour fonder la fierté de l'entreprise, en charge d'exploiter l'un des plus anciens réseaux du monde. De même que 1863, année de l'ouverture de l'*underground*, est devenu l'un des slogans employé par les transports londoniens dans leur politique de communication.

Enfin, si les célébrations sont très révélatrices des tensions entre une ville et ses modes de transport, leur absence l'est peut-être encore plus. Ainsi, le plan de ses réseaux ferrés que la RATP a affiché dans ses stations pour souhaiter une bonne année 2008 à ses voyageurs n'a-t-il pas totalement oublié l'autobus quand il mentionne pourtant métro, RER et tramway ? Oubli qui n'est que le reflet d'un phénomène plus large de mépris du monde ferroviaire pour le monde routier, palpable depuis la fusion, en 1942, des entreprises préalablement chargées de chaque réseau, respectivement la CMP et la STCRP¹⁶.

III. Le retour du tramway : célébrations, fantasmes et oublis

Le tramway est un parfait exemple des relations complexes liant objet, mémoire et systèmes de mobilité. Plus que d'autres pays européens, la France a connu un renouveau des tramways urbains depuis le milieu des années 1980, ses voisins ayant conservé, le plus souvent, des réseaux anciens, que Paris, puis les autres villes françaises avaient démantelés au milieu du XX^e siècle. Comme l'explique Dominique Larroque, l'industrie électrique a alors quitté ce secteur au profit d'autres, plus rentables, tandis que les intérêts du pneumatique et du pétrole imposèrent l'autobus comme solution hégémonique pour les déplacements collectifs urbains¹⁷. Nous ne discutons pas ici des raisons ayant poussé à la substitution, sur lesquelles plusieurs travaux existent, mais constatons simplement qu'au cours de cette phase de substitution seules trois agglomérations, Marseille, Lille et Saint-Étienne, ont conservé quelques kilomètres de tramways¹⁸.

Le tramway moderne n'est promu par la puissance publique qu'au cours des années 1970, lorsque le gouvernement en recommande l'adoption par les métropoles d'équilibre en province¹⁹. Or, depuis les succès de Nantes en 1985, puis de Grenoble, chaque ville de plus de 100 000 habitants a envisagé, voire engagé, le développement d'un réseau de tramway, solution apparue progressivement comme un passage obligé de tout programme électoral²⁰. Paris a également sacrifié

¹⁶ La CMP (Compagnie du métropolitain de Paris) a exploité une partie, puis l'ensemble, du réseau de métro depuis 1900. La STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) a exploité les transports en commun de surface (autobus, tramways et bateaux) en région parisienne de 1921 à 1942. La fusion des réseaux routier et ferré fut opérée au profit de la CMP en 1942 par le gouvernement de Vichy, avant qu'elle soit placée sous une tutelle administrative à la Libération.

¹⁷ LARROQUE D., MARGAIRAZ M. et ZEMBRI P., *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, p. 95-135.

¹⁸ Pour une confrontation de différents points de vue sur ce point, voir ROBERT J., *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, p. 185-204, FLONNEAU M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 248-255, LARROQUE D., MARGAIRAZ M. et ZEMBRI P., *Paris et ses transports*, op. cit., p. 95-135 et LAMMING C., *Paris Tram. L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits trains en Île-de-France*, Paris, Parigramme, 2003, p. 22-33.

¹⁹ En 1975, Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux transports, proposa notamment de développer un réseau de tramways à Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

²⁰ Les inaugurations se succèdent à la fin du siècle: Rouen en 1994, Strasbourg en 1995, Lyon, Montpellier et Orléans en 2000... Nancy et Caen se dotent d'un tramway sur pneus en 2001. Sur la construction de réseaux de tramway en France dans les années 1980-2000, voir GRILLET-AUBERT A. et LAISNEY F., *Tramway, espaces publics et mobilités*,

à la mode du tramway, d'abord en banlieue en 1992, puis *intra muros* en 2006²¹. Dijon fait figure de principale exception dans ce paysage, en ayant opté, depuis 1978, pour le déploiement d'un site propre en plein centre-ville²².

Ce mouvement général de création de nouvelles lignes de tramway dans les principales agglomérations françaises est salué depuis le milieu des années 1980 par la plupart des acteurs. *Renaissance d'un tramway* à Valenciennes, *tramway le retour* à Lyon, *le retour du tramway* à Orléans ou à Paris: la rhétorique employée par les ouvrages célébrant le passé et le présent des tramways dans les différentes villes engagées dans ce mouvement alimente l'idée d'une résurrection d'un mode disparu, paré de toutes les vertus et également, le plus souvent, celle d'une décision absurde qu'aurait été le démantèlement des réseaux antérieurs, ce qui ne manque pas de susciter un questionnement par effet de miroir quant au bien fondé de la décision de les réimplanter²³.

L'utilisation du même terme, *tramway*, cache, en l'occurrence, bien des différences qui semblent pourtant suffisantes pour établir une distinction très nette entre *tramway traditionnel* et *tramway moderne*²⁴. Ainsi, les caractéristiques techniques des véhicules diffèrent bien plus entre une motrice L, modèle le plus répandu dans le parc de la STCRP des années 1920, et le tramway Citadis, adopté par de nombreuses villes françaises, dont Paris, à la fin du XX^e siècle, qu'entre deux autobus Renault PN des années 1920 et R 312 des années 1990. Vitesse, longueur, masse et nombre de portes se trouvent bien plus accrus d'un tramway à l'autre que d'un autobus à l'autre.

Mais les principales différences concernent le système dans son ensemble et non uniquement le véhicule. Il convient ici de prendre en compte l'existence des autres modes de transport présents sur un espace public commun. Avant la Deuxième Guerre mondiale, le tramway était un mode léger, roulant sur des rails très simplement incrustés dans le pavé parisien, le plus souvent au milieu de la chaussée. Seules quelques rares voies de banlieue étaient posées sur des sites propres latéraux légèrement surélevés, les termes *site propre* étant ici anachroniques. Cette configuration était un héritage de la domination du tramway sur l'ensemble des autres modes, au XIX^e siècle, lorsqu'il était le mode le plus massif et rapide. Elle empêchait d'améliorer les points d'arrêt, en rendant notamment impossible l'installation d'abris et d'informations, alors que l'autobus se rapprochait progressivement du trottoir, peu à peu équipé d'infrastructures fixes lui étant réservées. Accusé de provoquer les embouteillages, le tramway n'avait alors aucune priorité sur les autres modes. Au contraire, le tramway tel qu'il est dessiné à la fin du XX^e siècle, inclut comme ingrédient premier la question de l'espace public, ce qui l'éloigne de son prétendu ancêtre. Le projet de tramway n'est plus la simple ouverture d'une nouvelle ligne mais un objet d'aménagement territorial, comme l'illustre

Paris, École d'architecture de Paris Belleville, mars 2006, p. 8-27.

²¹ La ligne T1 (Saint-Denis – Bobigny) fut ouverte en 1992 ; la ligne T3 (Pont du Garigliano – Porte d'Ivry) en 2006.

²² BEAUCIRE F., *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia environnement, 2006, p. 37.

²³ Voir notamment TANCHE J., *Renaissance d'un tramway*, Wimille, Punch éditions, 2006, ARRIVETZ J., *Lyon du tram au tram*, Chanac, La Régordane, 2001, p. 56, DESCAVES G., DUCOIN D. et LE CHANU Y., *Le retour du tramway d'Orléans 1877-2000. Un trait d'union entre Beauce et Sologne*, Romorantin, CPE, 2003, TRICOIRE J., *Le tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, La vie du rail, 2007, p. 65 et LECLER S., « Le retour du tramway dans Paris », *Transports urbains*, n° 110, juillet 2007, p. 11-18.

²⁴ Cette distinction est notamment dressée en ces termes par l'étude sur une ville fictive menée en 1975 sous la direction de Michel Bigey (BIGEY M. (dir.), *Neuchâteau. Un système de transport basé sur le site propre au sol*, Paris, RATP, SOFRETU, 1975).

la ligne T1 en Seine-Saint-Denis, ou un objet de lutte contre l'automobile, par une politique de restriction de son espace, comme l'assume la ligne parisienne T3. En outre, ce type de projet constitue son propre espace public, avec de nouvelles formes de revêtement, comme le gazon, et prend ses aises sur des voies généralement jugées, auparavant, fort congestionnées.

D'autres différences, telles la présence d'un receveur et la limitation stricte du nombre de passagers à bord des tramways de l'entre-deux-guerres, confirment que le mot *tramway* renvoie à deux réalités bien différentes. L'enjeu ne tient pas qu'au vocabulaire. Les articles présentant *le retour du tramway* laissent entendre qu'avec le tramway revient une époque fantasmée, celle d'une voirie calme et silencieuse, que la voiture n'avait pas encore envahie, sur laquelle régnait le tramway. En promettant des *espaces civilisés*, le maire Delanoë renvoie ainsi implicitement à un temps mêlé de Belle Époque et d'entre-deux-guerres. Mais la construction de l'espace elle-même diffère en tous points de ce que fut la voirie de cette époque. La séparation des flux, principe organique du tramway en site propre, qui s'accompagne de pistes cyclables, trottoirs rénovés et files de voitures au profil rescindé, ne correspond en rien à l'espace public d'avant l'automobile, où les circulations se mêlaient, dans un brouhaha toutefois comparable à celui régnant sur les boulevards du XXI^e siècle.

Ainsi, le *tramway moderne* est un véritable système, dès sa conception et dans son fonctionnement. Ses effets dépassent largement la simple augmentation de fréquentation des transports collectifs qu'il génère. Il s'agit d'un outil de communication municipale, voire d'un des éléments dont toute ville doit se doter si elle entend compter à l'échelle nationale, ce que n'a jamais été l'autobus et ce que ne fut pas le *tramway traditionnel*, qui a généralement laissé à l'initiative privée un champ plus large.

Finalement ressort comme principale caractéristique commune des deux types successifs de tramways, leurs relations avec l'automobile : elles furent et demeurent difficiles, que ce soit au cours de l'entre-deux-guerres ou à la fin du XX^e siècle. Plus paradoxal, lorsque le *tramway moderne* ressemble au *tramway traditionnel*, le parallèle n'est pas nécessairement dressé. Ainsi, le *tramway moderne* a réveillé les critiques les plus couramment adressées au *tramway traditionnel*, notamment son taux élevé d'accidents et le manque d'esthétique des mâts supports de la ligne électrique aérienne. Bordeaux a alors fait le choix d'adopter la technologie proposée par Alstom consistant en une alimentation des véhicules par des plots insérés dans le sol et activés lors de leur passage. Technologie dont les déboires initiaux furent nombreux, mais qui se targue d'être, comme l'affirme le constructeur, « *en rupture totale avec tous les modes d'alimentation existants* » : « *en optant pour l'[alimentation par le sol], système totalement innovant et révolutionnaire, la Communauté urbaine de Bordeaux a désormais l'image d'un précurseur*²⁵. » Sont ainsi entièrement passées sous silence les nombreuses lignes alimentées par le sol à Paris et à Londres dans la première moitié du XX^e siècle, dont les différents dispositifs techniques (plots, troisième rail...), les surcoûts et les aléas d'exploitation semblent avoir été oubliés²⁶. Il s'agissait pourtant déjà de répondre à une critique esthétique similaire à celle que les défenseurs de la minéralité bordelaise ont avancée ou que leurs élus ont devancée ou supputée. Se trouve ainsi illustrée l'idée que si le monde des transports est enclin à célébrer son histoire, il l'est presque autant à penser avoir inventé un nouveau dispositif, qui n'est pourtant souvent que la résurgence d'une technologie passée. Ce que la recherche

²⁵ <http://www.citadismag.transport.alstom.com>.

²⁶ Sur ce point, voir notamment ROBERT J., *Les tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1959, réédition, 1992, p. 106-118.

contemporaine de carburants de substitution aux produits pétroliers, en écho aux carburants nationaux des années 1930-1940, vient renforcer.

Conclusion

Ainsi, les objets qui ont assuré la mobilité urbaine collective renvoient-ils à un monde mémoriel plus figé, qui se construit et renforce lors d'événements charnières successifs, qu'ils soient institutionnels, comme les anniversaires, ou plus diffus, comme la célébration d'un retour supposé du tramway. Ce phénomène n'est peut-être pas spécifique au monde du transport, mais s'exprime, dans ce cas, avec une acuité particulière, probablement liée au rythme lent des évolutions en matière de transport urbain. Soulignons que différents cercles participent de ces mouvements et partagent les discours entretenus par eux sur les modes de déplacement, si bien que c'est une part de la réalité qui est alors exprimée par ces manifestations, fût-elle initialement fondée sur une base très faible, voire parfaitement criticable. La célébration finit donc par modeler les objets qu'elle vénère.