



HAL
open science

Genre et mobilité urbaine : un itinéraire parisien, XIXe -XXe siècles

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Genre et mobilité urbaine : un itinéraire parisien, XIXe -XXe siècles. Knittel (F.) & Raggi (P.) (dir.). Genre et techniques, XIXe-XXIe siècles, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, 978-2-7535-2776-8. hal-02415444

HAL Id: hal-02415444

<https://hal.science/hal-02415444>

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.

Genre et mobilité urbaine : un itinéraire parisien (XIX^e-XX^e siècles)

Arnaud Passalacqua

Depuis quelques années, l'histoire des transports se renouvelle en se muant en une histoire de la mobilité¹, plus sensible aux voyageurs, aux cultures et aux images, qu'à l'analyse traditionnelle de l'offre de transport, des acteurs économiques et des véhicules et infrastructures². Dans ce contexte, les problématiques de genre sont apparues comme l'une des voies de renouvellement.

Des chercheurs anglo-saxons (Maggie Walsh, Barbara Schmucki, Colin Divall³) ont ainsi engagé une réflexion qui vise à saisir la question du genre dans son rapport à l'une des activités humaines offrant une relation quotidienne à la technique : se déplacer. En revanche, la recherche française dans cette veine est plus marquée par des travaux de sociologie que d'historiens. L'historiographie sensible au genre s'intéresse d'ailleurs plus à la mobilité comme production industrielle que comme pratique quotidienne (Florent Montagnon⁴).

Ainsi, nous entendons ici ouvrir une réflexion sur le rapport aux systèmes de mobilité du point de vue de celles et ceux qui se déplacent, en tentant de comprendre en quoi la problématique du genre offre un nouvel éclairage sur la constitution d'images sociales des modes de transport. Elle s'appuie plus spécialement sur le cas des omnibus et autobus parisiens, en proposant de croiser pratiques et représentations autour de ce système de mobilité collective de surface. Le réseau de surface est effectivement un bon observatoire pour saisir les dynamiques liées aux relations entre

¹ Ce travail a bénéficié d'une aide de l'Agence nationale de la recherche portant la référence « ANR-09-SSOC-036 », projet Resendem « Les grands réseaux techniques en démocratie : innovation, usages et groupes impliqués dans la longue durée, des années 1880 à nos jours ». Les abréviations suivantes sont employées : ABUS (Archives du département BUS de la RATP), AP (Archives de Paris), ARATP (Archives de la RATP), CAGC (Cabinet des arts graphiques du musée Carnavalet), FI (Forum des Images).

² Divall C., Revall G., « Cultures of transport. Representation, practice and technology », *The Journal of Transport History*, vol. 26, n° 1, 2005, p. 99-111 ; Flonneau M., Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, 250 p.

³ Walsh M., « Women, Work and Automobility in the United States », *History*, vol. 93, n° 3, 2008, p. 376-395. Schmucki B., « "If I Walked on my Own at Night I Stuck to Well Lit Areas." Gendered spaces and urban transport in 20th century Britain », *Research in Transportation Economics*, vol. 34, 2012, p. 74-85. Divall C., « Civilising velocity: masculinity and the marketing of Britain's passenger trains, 1921-39 », *The Journal of Transport History*, vol. 32, n° 2, 2011.

⁴ Montagnon F., *Construire le stable et l'instable. La gestion du personnel d'exécution des transports publics urbains lyonnais, 1894-1948*, thèse d'histoire, dir. Sylvie Schweitzer, Université Lumière Lyon 2, 2009, 2 vol.

genre et techniques dans le monde des transports, du fait de plusieurs éléments problématiques.

D'abord la question de la clientèle et de sa représentation, par les exploitants, les médias ou la publicité. Il existe effectivement une production d'images fondées sur la clientèle des différents modes de transport, pour les besoins de l'exploitation, comme pour ceux de la communication. Ce *corpus* devance les études réellement chiffrées sur la répartition des voyageurs par sexe, qui ne remontent qu'aux années 1970. Ensuite, il convient d'embrasser l'ensemble du système de transport, c'est-à-dire de se focaliser également sur le personnel. On touche alors à des enjeux qui entrent en écho avec l'histoire du travail, des professions et de leur féminisation, notamment dans le cas des deux métiers phares du système considéré, le machiniste et le receveur. Enfin, la dimension plus spécifique aux modes de transport collectif, qui se trouve exacerbée dans le cas de l'omnibus puis de l'autobus, est celle de l'espace public. Par nature ouverts à tous, les véhicules s'engagent eux-mêmes sur un espace de voirie qui est un lieu de conflits, d'alliances et de représentations multiples. Lieux du mélange par nécessité, omnibus et autobus sont ainsi des lieux de confrontation des sexes, ce qui n'est pas sans poser certains défis aux institutions.

Notre principale hypothèse pour guider la réflexion à travers ces problématiques est une projection sur l'espace des questions de genre d'éléments proposés d'un point de vue plus général⁵. Alors que l'omnibus dominait le monde des transports parisiens au XIX^e siècle, son successeur motorisé –l'autobus –connaît un déclin de cette position, au profit de deux nouveaux venus, le métro et l'automobile, avant de retrouver une place assumée comme étant de second rôle au cours du dernier tiers du XX^e siècle. De multiples facteurs, d'histoire sociale, économique, urbaine et technique, éclairent ce parcours et il nous semble que du point de vue de l'histoire du genre, l'hypothèse peut être formulée que cette destinée d'un système technique peut se comprendre comme un processus de féminisation progressif de l'autobus, tant du point de vue des pratiques que des images.

Pour analyser cette hypothèse, il convient de considérer d'abord l'omnibus comme un transport en commun, c'est-à-dire un lieu ouvert à tous et à tous les genres, dans le Paris du XIX^e siècle. Nous étudierons ensuite l'idée selon laquelle l'autobus, au XX^e siècle, est un mode de transport dont le public est féminin. Enfin, nous verrons la place qu'ont occupée les femmes dans le système lui-même, notamment à travers la féminisation de ses métiers.

L'omnibus, lieu du mélange et de la distinction

L'Assomoir témoigne des difficultés encore rencontrées par les Parisiens et banlieusards des années 1870 dans leurs déplacements quotidiens. Dans sa description des flots matinaux de travailleurs descendant vers le centre de Paris pour gagner leur vie, Émile Zola n'a toutefois pas oublié de noter qu'aux « ouvriers [succèdent] les ouvrières »⁶, c'est-à-dire que même la marche se trouvait en l'occurrence respecter des logiques de genre, liées aux horaires d'embauche, à la répartition des emplois et aux contraintes de foyer de l'époque.

⁵ Passalacqua A., *L'Autobus et Paris. Histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011, 268 p.

⁶ Zola É., *L'Assomoir*, Paris, Charpentie, 1877, rééd. in *Les Rougon-Macquart*, Paris, Le Seuil, 1970, vol. 2, p. 375-376.

Le XIX^e siècle a pourtant vu la naissance des transports collectifs urbains, avec l'omnibus, puis le tramway, les trains de banlieue et –à Londres essentiellement – le métro. Né sous la Restauration, l'omnibus s'est rapidement propagé dans les principales villes européennes, notamment à Paris et à Londres, agglomérations engagées dans une dynamique d'extension sous l'effet de l'industrialisation. L'initiative privée s'est engouffrée sur ce marché naissant des transports collectifs urbains, dont le succès témoigne des besoins en déplacement rencontrés par des citoyens toujours plus nombreux et dont les distances s'allongeaient. La nouveauté du système ne tenait pas uniquement à l'idée de transport urbain, mais aussi au fait que ce service supposait une proximité nouvelle entre citoyens en général et entre genres en particulier. Le XIX^e siècle s'est ainsi heurté à ce mélange, contre lequel des éléments de distinction furent instaurés. Si bien que les représentations de l'omnibus naviguent entre l'image d'un lieu de perte et celle d'un lieu de rencontre légitime entre futurs époux.

Un lieu de la distinction des sexes

Sous la Restauration, l'omnibus est l'un des lieux où la mixité sociale et de genre s'impose de la façon la plus physique, dans la mesure où la promiscuité est la norme pour ces véhicules dont le succès est vif et la capacité réduite. De façon plus marquée que d'autres lieux également ouverts au public –comme les cafés –les omnibus imposent à leurs voyageurs une confrontation garantie avec des inconnus. Si certains déterminants sociaux existent, les publics des premières décennies d'exploitation sont encore très mêlés, puisque les tarifs restent abordables, tandis que la ville n'a pas encore connu le phénomène de ségrégation horizontale des populations qui suit l'haussmannisation. A la mode, les omnibus voient ainsi se côtoyer femmes et hommes de différents milieux. Cette promiscuité n'est pas uniquement ressentie à bord, mais se retrouve dans les bureaux de correspondance, lieux répartis aux principaux points de la capitale, où tout voyageur peut attendre l'omnibus, dans un espace clos à la surface nécessairement réduite. Au milieu du XIX^e siècle, cette proximité involontaire des groupes sociaux comme des genres est encore bien l'un des ressorts des caricatures qu'Honoré Daumier dresse de ces services d'omnibus parisiens⁷. Encore en 1884, alors que les omnibus ont vu leur public se resserrer socialement autour d'une classe moyenne, *La Dot*, nouvelle de Guy de Maupassant, présente un intérieur très hétérogène : « un garçon épicier, une ouvrière, un sergent d'infanterie, un monsieur à lunettes d'or coiffé d'un chapeau de soie aux bords énormes et relevés comme des gouttières, deux dames à l'air important et grincheux, qui semblaient dire par leur attitude : “Nous sommes ici, mais nous valons mieux que ça”, deux bonnes sœurs, une fille en cheveux et un croque-mort »⁸. En montant à bord d'un véhicule le plus souvent complet –il était courant d'en laisser passer plusieurs aux arrêts –le voyageur ne choisissait pas sa place, mais prenait l'une de celles encore disponibles et se trouvait donc contraint de côtoyer des voisins non choisis.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les omnibus européens ne comportaient qu'un seul espace, comportant une quinzaine de places. Sous la pression du succès, les exploitants cherchèrent à accroître la capacité de leurs véhicules et c'est à Londres

⁷ Daumier H., *Les Transports en commun*, Monte Carlo, Sauret, 1976, 130 p.

⁸ Maupassant G. (de), « La Dot », *Gil Blas*, 9 septembre 1884.

qu'une solution ingénieuse fut introduite : l'impériale. Rapidement, elle traverse la Manche et Paris se dote de ses premiers véhicules à impériale en 1853. Outre la nouvelle capacité qu'elle offre, l'impériale se révèle être le lieu d'une discrimination de genre, puisque les femmes en sont réglementairement exclues jusqu'à sa disparition à la veille de la Première Guerre mondiale. On trouve à cette clause, inscrite dans la concession de 1860⁹, deux explications possibles.

La raison première est technique : vêtues de longues robes et de jupons, les femmes sont réputées gravir avec plus de difficultés que les hommes l'étroit escalier en colimaçon menant à l'impériale. De même à la descente, ce qui retarde l'avancée du véhicule. S'il est difficile de vérifier une telle assertion, elle paraît toutefois probable. Pour autant les femmes ne semblent pas être le seul groupe social à être dans ce cas, puisque des hommes âgés ou des enfants jeunes connaissaient probablement des difficultés similaires. Pourtant, les impériales ne leur étaient pas interdites.

Une deuxième raison vient donc renforcer l'argument : elle se trouve résumée par le chroniqueur André Avisse alors que l'objet lui-même a disparu : il fallait « éviter de livrer à la curiosité des messieurs la suave apparition d'un morceau de cheville »¹⁰. Un élément de pudeur probablement pas à l'origine de la mesure, mais qui vient la justifier *a posteriori*.

Cette règle, qui semble typiquement parisienne, a marqué les observateurs, comme Walter Benjamin¹¹. Elle lèse nettement les femmes, puisque cela réduit de moitié les places auxquelles elles peuvent accéder, ces places d'impériales étant, qui plus est, moins onéreuses que les places d'intérieur. Il est toutefois pertinent d'interroger la réalité de son application. En effet, si de nombreuses sources témoignent de son respect¹², plusieurs images incitent à en relativiser le systématisme¹³. Des femmes sont bien représentées à bord des impériales, notamment à la fin de l'existence de cet objet à l'aube du XX^e siècle. Mais les sources présentant uniquement des hommes à bord sont au moins aussi nombreuses. Comme ce dessin de Christophe (*ca.* 1895) présentant les différentes activités sur l'impériale, toutes exercées par des hommes : fumer, discuter, lire le journal, observer le paysage, etc.¹⁴. Ou de nouveau *La Dot*, qui voit le mari provincial laisser sa femme à l'intérieur quand lui tente péniblement de monter à l'impériale¹⁵.

De cette règle ressort l'idée d'un intérieur féminin et d'une impériale masculine, que Léon-Paul Fargue, pourtant grand amateur de ces véhicules, résume en une formule acerbe : « l'intérieur était la couveuse de la vieille dame ; l'impériale,

9 « Il [...] est défendu [aux conducteurs] : [...] 6° De laisser monter les femmes sur l'impériale » (article 16 de la convention du 18 juin 1860 accordée par la Ville de Paris à la CGO [AP, Pérotin/10331/56/1/277]).

10 Avisse A., « Adieu à Madeleine – Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril 1939.

11 Benjamin W., *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le livre des passages*, Paris, Le Cerf, 1993, p. 451.

12 Passalacqua A., *L'Autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, thèse d'histoire, dir. André Gueslin, Université Paris Diderot, 2009, vol. 1, p. 60.

13 Par exemple, Prendergast M., *The Paris Omnibus*, 1904 (collection privée).

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

15 Maupassant G. (de), « La Dot », *Gil Blas*, art. cit.

l'étagère du vieux garçon »¹⁶.

L'adoption du moteur a produit une révolution de ce système technique et a eu pour conséquence la disparition de l'impériale entre 1910 et 1913. Désormais *autobus*, les véhicules du réseau héritèrent toutefois d'un espace extérieur, la plate-forme arrière, lieu par lequel se firent montées et descentes jusqu'au milieu du XX^e siècle. Cet espace était aussi un lieu où une poignée de voyageurs pouvaient se tenir debout. On y retrouve une très forte présence masculine, bien qu'aucune règle n'en réserve l'usage aux hommes. Les pratiques restent donc marquées par celles de l'époque hippomobile.

Le XX^e siècle vit néanmoins naître une nouvelle règle différenciant hommes et femmes et tendant à garantir à ces dernières un avantage jusque-là inconnu : en 1920, le Conseil général de la Seine vote la priorité accordée aux femmes enceintes. Cette priorité, d'accès à bord comme d'accès aux places assises, était peut-être déjà inscrite dans les pratiques de certains voyageurs. Son institutionnalisation ne signifie pour autant pas qu'elle se systématise. En effet, plusieurs sources témoignent des difficultés d'application des multiples mesures du même ordre alors votées. Il est même probable que l'application de ces mesures produit des tensions entre voyageurs et avec le personnel à bord. Cette disposition en faveur des femmes enceintes entretient toutefois une assimilation entre femmes enceintes, vieillards et enfants, comme public privilégié de l'autobus, sur laquelle nous reviendrons.

Lieu de perdution ou support de la vie de famille ?

Lieux du mélange, malgré certaines normes de séparation, l'omnibus puis l'autobus sont donc des lieux de la rencontre. De ce point de vue, deux échos contraires sont identifiables. Le système serait d'abord favorable à l'institution de la famille. En premier lieu pour la vitesse de déplacement qu'il offre. « Le retour au foyer familial, à l'heure des repas, constitue une économie fort appréciable pour les petites bourses, en même temps qu'il est salubre et moral au premier chef. L'homme qui peut rentrer déjeuner chez lui laissera moins d'argent au cabaret. Il aura tout profit à manger avec sa femme et ses enfants », s'exclame en 1907 le conseiller général Ambroise Rendu devant ses collègues, enthousiasmés par la motorisation des omnibus¹⁷. Alors que la réputation des omnibus était des plus enviées, au milieu du XIX^e siècle, on peut décrire « une femme du monde » comme « une personne distinguée, qui ne sort qu'en omnibus »¹⁸. Les rencontres qu'on peut y faire peuvent demeurer dans le registre de la bienséances et –même– conduire au mariage, comme celui, bien plus tard, de Dominique de Villepin, homme politique issu d'un milieu d'aristocrates et de diplomates, qui fait savoir qu'il a rencontré sa femme sur la ligne 84, celle reliant le Quartier Latin aux ministères puis à l'Ouest bourgeois de la capitale¹⁹.

Mais l'omnibus est aussi perçu –et de façon majoritaire dans nos sources –

16 Fargue L.-P., *Le Piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939, rééd. 1993, p. 272.

17 Bulletin municipal officiel, procès-verbal du 4 novembre 1907.

18 Murger H., *Scènes de la vie de bohème*, Paris, Lévy, 1851, rééd. 1861, p. 98.

19 « Villepin dans le "cercle de confiance" », *Le Monde*, 1er juin 2005.

comme un lieu socialement déconsidéré, particulièrement au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Renée Mauperin, personnage des frères Goncourt, s'emporte ainsi dès 1864 contre « un gendre qui laisserait monter [sa] fille en omnibus ! »²⁰. Toutefois, c'est surtout la vertu qui se trouverait mise en péril par la fréquentation de ce système de transport. Roger-Henri Guerrand comme Nicholas Papayanis ont montré comment les omnibus ont acquis la réputation de ne pas être faits pour les jeunes femmes seules²¹. A l'origine de rencontres non voulues et incontrôlées, l'omnibus peut effectivement réserver aux voyageuses –comme aux voyageurs – des surprises de tous ordres, avec des voyageurs d'autres milieux sociaux. Les ressorts en sont très rapidement démontés, comme dans ce texte publié une dizaine d'années après l'ouverture des premières lignes²² : « Considérée sous le point de vue de la vertu des femmes, et par conséquent de l'honneur des maris, [...] l'invention des omnibus m'a toujours semblé contraire aux mœurs [...]. L'omnibus protège surtout les commencements d'intrigues ; et les passions naissent, se développent et se communiquent dans son sein avec une grande facilité. [...] Par exemple, voulez-vous que je réponde, et d'une bonne façon, à cette petite brune à l'œil vif et agaçant qui nous lance continuellement des œillades coquettes ? Nous avons bien une demi-heure à jouer de la prunelle, prélude et accompagnement indispensables. Dans quelques minutes je presserai doucement entre mes pieds son joli petit pied mignon chaussé de satin, et peut-être daignera-t-elle n'y pas faire attention. Je puis facilement lui rendre de petits services que la politesse ne permet pas de refuser : par exemple transmettre son argent au conducteur²³ et lui donner en échange le billet de correspondance qu'elle a demandé, ce qui vaut un regard, un sourire, un remerciement et un brin de reconnaissance ; je lui indiquerai sa route ; rien ne m'empêche de lier conversation avec elle, de lui parler d'émeute à propos de rues déparées ; et, de l'émeute au cœur, je trouverai bien quelque chemin ; je la soutiendrai lorsqu'elle sortira d'omnibus, et à peine aura-t-elle fait plusieurs pas dans la rue que je courrai bien vite après elle pour lui remettre une ombrelle, un gant, un mouchoir, une bourse ou un petit paquet oublié par mes soins dans l'omnibus ; si l'affaire n'est pas avancée à ce point que je puisse offrir mon bras déceint, je me contenterai de la suivre pour savoir son adresse et le reste ; et voilà une connaissance entamée. Avouez que les omnibus sont de dangereux scélérats ! »

Cette stratégie de la séduction qu'il est possible de déployer en omnibus révèle la position d'infériorité qu'occupent les femmes dans ce système : il convient de l'aider à monter ou descendre, de l'aider à se repérer, de faciliter son accès au conducteur, etc. L'homme tient, de façon calculée ou non, un rôle d'intermédiaire entre les femmes et le système technique.

Nombreux sont ainsi les récits qui font de l'omnibus un lieu de rencontre amoureuse²⁴. Le cadre du Madeleine-Bastille –la ligne-phare du réseau –sert même de

²⁰ Goncourt E., Goncourt J., *Renée Mauperin*, Paris, Charpentier, 1864, rééd. 1876, p. 237.

²¹ Guerrand R.-H., *Mœurs citadines*, Paris, Quai Voltaire, 1992, p. 124-125 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. 65-66.

²² *Les Belles Femmes de Paris*, Paris, 1839, p. 327-331.

²³ Le terme conducteur désigne le receveur à l'époque hippomobile.

²⁴ Par exemple, Maupassant G. (de), « Le père », *Gil Blas*, 20 novembre 1883.

décor aux photographies posées de couples chez les professionnels. L'omnibus conserve sa réputation de lieu de séduction jusqu'à la Belle Époque, où le chansonnier Cadet-Lablague peut encore écrire²⁵ :

Vous qui courez après les aventures,
N'regardez point ceci comm'un rébus.
Pour en trouver, prenez donc ces voitures,
Que dans Paris on nomm' des omnibus...

Il semble que la motorisation qui intervient au début du XX^e siècle, ainsi que la multiplication des systèmes de transport en commun (train, métro, etc.) conduisent à un effacement de cette réputation. L'autobus n'est plus l'un des rares lieux de mélange social, dans une société qui s'est massifiée. Néanmoins, encore au cours de l'entre-deux-guerres, l'évêque de Quimper et Léon, prononce une condamnation des « autocars où jeunes gens et jeunes filles “s'[entassent] sans la moindre retenue”, ce qui est une occasion prochaine de pêché mortel²⁶ ». Sur un territoire –il est vrai –bien éloigné des réalités parisiennes.

Dernière menace portée à la vertu par le système de l'omnibus, les bureaux de correspondance. Lieux de passage obligés pour qui fréquente le réseau, ils abritent une population très hétérogène, en transit ou établie pour de plus longues heures. Souvent sales et de mauvaise réputation, ils sont propices aux vols. Surtout, ils seraient des lieux de racolage pour des prostituées, aussi bien dénoncés par des chroniqueurs²⁷ que caricaturés dans *L'Assiette au beurre*²⁸. L'historiographie confirme d'ailleurs ce statut des bureaux d'omnibus comme lieu de rencontres secrètes, pouvant parfois relever de la prostitution²⁹.

S'il est aussi difficile de tirer une nette dynamique historique de 80 ans d'omnibus hippomobiles à Paris du point de vue du genre, il est néanmoins indéniable que ce système de transport –avant les autres –a mis au défi les relations entre hommes et femmes. Ouvrant de nouveaux espaces de rencontre, les omnibus se sont forgés de multiples réputations, parfois contradictoires, mais qui touchent à ces relations de genre. Signe que cette technique nouvelle entretient une spécificité, qui semble peut-être se renforcer chez son successeur, pour lequel l'hypothèse peut-être formulée qu'il devient progressivement un mode de transport féminin.

L'autobus est-il un mode de transport pour les femmes ?

25 Avisse A., « Adieu à Madeleine – Bastille », art. cit.

26 « L'évêque de Quimper et Léon condamne de façon absolue les danses modernes », *Le Matin*, 24 mars 1932.

27 Uzanne O., *Parisiennes de ce temps en leurs divers milieux, états et conditions : études pour servir à l'histoire des femmes, de la société, de la galanterie française, des mœurs contemporaines et de l'égoïsme masculin. Ménagères, ouvrières et courtisanes, bourgeoises et mondaines, artistes et comédiennes*, Paris, Mercure de France, 1910, p. 406.

28 *L'Assiette au beurre*, 7 mars 1908.

29 Guerrand R.-H., *Mœurs citadines...*, op. cit., 1992, p. 124-125 et Papayanis N., *Horse-Drawn Cabs...*, op. cit., p. 66.

L'autobus naît de la réaction contrainte du système anciennement établi de l'omnibus hippomobile face aux innovations dont Paris se dote à l'entrée dans le XX^e siècle, du tramway électrique au métro. La réaction est rapide, puisqu'attendue de longue date, si bien que Paris entre dans la Grande Guerre en ayant remis ses derniers omnibus, au profit de véhicules motorisés à la pointe de la technique de l'époque et donc vite mobilisés, d'ailleurs.

Successeur de l'omnibus, l'autobus conserve un vaste héritage de l'ère hippomobile. Ainsi en va-t-il de sa réputation de lieu de rencontres, bien qu'affaiblie et ne touchant pas uniquement aux idylles sentimentales. Mais il se distingue aussi de son ancêtre, par plusieurs aspects, ce décalage s'accroissant avec le temps. Parmi ces traits qui lui sont propres, il acquiert peu à peu celui d'être un mode de transport associé aux femmes, ce qu'alimentent différents types de production, techniques ou plus libres, sans que des données quantitatives permettent réellement de toucher aux usages avant le dernier tiers du XX^e siècle. Plusieurs registres permettent toutefois de réfléchir sur le lien particulier que ce système entretient avec les femmes, dans les pratiques comme dans les discours et images, notamment publicitaires.

Une pratique féminisée ?

Les origines de ce lien privilégié entre les femmes et les autobus sont anciennes. Dès l'entre-deux-guerres, un spécialiste des transports comme René Londiche pouvait ainsi se fonder sur « la répugnance qu'éprouve la femme, pour des raisons de sentiment et d'économie domestique, à chercher du travail trop loin de son domicile³⁰ » pour expliquer sa fréquentation préférentielle de ce réseau, notamment par rapport au métro, à la portée plus lointaine. Qu'il ait tort ou raison, il est indéniable que l'autobus de cette période est largement fréquenté par les femmes. En témoigne d'ailleurs leur mobilisation, lorsqu'il est attaqué. Ainsi, au sein du Comité des usagers des transports de la région parisienne, on trouve le Comité mondial des femmes contre la guerre et le fascisme aux côtés d'autres organisations de gauche opposées aux réformes du gouvernement Chautemps en 1937-1938³¹.

Les traces de cette fréquentation massive par les femmes se retrouvent après la guerre. Les sources qui en témoignent plus spécialement cherchent généralement des spécificités à la pratique féminine du réseau. Dans les moments de presse, comme à la Libération quand le réseau n'a pas encore totalement retrouvé sa capacité, les femmes sont ainsi réputées moins patientes. Au Château de Vincennes, en 1946, un voyageur raconte que « certains soirs, la bousculade est tellement intense que les femmes crient, effrayées de la pression³² ».

Il y aurait d'ailleurs une fragilité spécifique aux femmes, qui conduit à des mesures de protection et d'aide en leur faveur. Dès les années 1930, l'association entre autobus et voyageurs présentant certaines faiblesses est inscrite dans les discours, comme celui de Léon Maria, défenseur des ligues de voyageurs : « Il est [...] nombre de voyageurs pour lesquels le métro n'est pas praticable. Ce sont tous ceux –mutilés,

³⁰ Londiche R., *Les Transports en commun à la surface dans la région parisienne*, Paris, PUF, 1929, p. 226-227.

³¹ Passalacqua A., *L'Autobus et Paris*, op. cit., vol. 1, p. 329.

³² Lettre de Demey à la CMP du 17 janvier 1946 (ARATP, 1R 198).

malades, femmes enceintes ou avec enfants en bas âge –auxquels leur état ne permet pas de monter ou de descendre les escaliers, arpenter les couloirs interminables et s'exposer à la bousculade des foules qui, à certaines heures, assiègent les trains³³. » On retrouve aussi, sous-jacente, l'idée ancienne d'une réticence des femmes à prendre le métro.

Aux débuts de la RATP, en 1949, les receveurs reçoivent d'ailleurs instruction d' « aider les vieillards, les femmes et les enfants³⁴ ». Il y a ainsi assimilation entre les voyageurs faibles, qui ne peuvent prendre le métro, aux rangs desquels figurent les femmes. Quelques années plus tard, lorsque Renault promeut la Dauphine auprès d'une clientèle féminine, la régie produit une publicité dans laquelle la conductrice, retardée par un autobus, déplore : « Oh, les autobus ! C'est incroyable les jours de pluie le nombre d'enfants qu'on peut y mettre³⁵ ! » La clientèle résiduelle ultime de l'autobus serait donc celle des enfants, lorsque les femmes auront déserté les autobus pour prendre le volant des Dauphine.

Au-delà de ces considérations confinant les femmes dans le registre de la faiblesse, les premières données quantitatives, à partir des années 1970, confirment l'intuition partagée selon laquelle l'autobus est un mode plutôt utilisé par les femmes : « L'autobus parisien est le moyen de transport utilisé pour des déplacements en grande partie motivés par d'autres causes que le travail effectués sous la forme de trajets courts aux heures creuses de la journée, emprunté par une clientèle composée en majorité de femmes et comprenant une part relativement plus importante des tranches d'âges à la fois les plus jeunes et les plus âgées ainsi que des classes sociales les plus favorisées³⁶. »

Il s'agit-là d'une clientèle résiduelle, alors que l'autobus connaît ses chiffres de fréquentation les plus bas, englué dans une congestion galopante et enlisé dans le manque d'innovation. Les femmes restent donc ses dernières fidèles. Au cours des années 1980, alors que l'autobus n'est pas encore totalement réhabilité comme mode de transport crédible, il l'est suffisamment pour les commerçants du Carreau du Temple, marchands de tissus à la clientèle féminine. Ils obtiennent en effet d'apposer « Carreau du Temple » au nom de l'arrêt « Square du Temple-Mairie du 3^e », transformant ainsi le nom de l'arrêt en support publicitaire³⁷.

La mixité à bord est aussi perceptible par les activités qui y sont exercées et qui diffèrent entre hommes et femmes. Ces dernières s'adonnent notamment au tricot, dont l'institution a régulièrement peur qu'il représente un danger en cas d'accident. S'il n'est jamais interdit et si aucun accident ne semble lui être attribuable, le tricot fait l'objet de diverses discussions administratives, dont les termes sont rédigés pour un public féminin, jusque dans les formulations administratives³⁸. Les hommes seraient

33 Maria L., « Après les décrets-lois relatifs aux transports parisiens, alors ?... Tous à pied ou tous dans le trou ? ... », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 38, décembre 1938.

34 Extrait de conférence RATP/RE du 14 septembre 1949 (ARATP, 1R 256).

35 FI, *Magazine de l'automobile* n° 8.

36 « Pour les autobus dans Paris », *Paris projet*, n° 8, juillet 1972, p. 66-67.

37 Note RATP/RE 4780 du 22 novembre 1983 (ABUS, Ligne 20).

38 Carton ARATP, 1R 151.

plutôt adeptes de la discussion, de la cigarette et de la lecture du journal, voire des mots croisés au cours des Trente Glorieuses.

A partir des années 1970, la répartition à bord est aussi étudiée. Héritière de la plate-forme –elle-même héritée de l'impériale –, la banquette arrière est le lieu des hommes, notamment des jeunes, et des personnes voyageant à plusieurs³⁹. Tandis que les passagers se tenant volontairement debout sont plutôt des hommes, jeunes, voyageurs occasionnels et de catégorie sociale modeste⁴⁰. Il faut en conclure que les femmes sont plutôt enclines à s'asseoir et à privilégier l'avant du véhicule. Sur le temps long, l'évolution des autobus peut d'ailleurs être comprise comme une féminisation ou, autrement dit, une adaptation à la clientèle. En effet, les espaces dominés par les hommes, symboliquement et dans les pratiques, que furent l'impériale puis la plate-forme arrière ont disparu au profit d'un intérieur, espace dominé par les femmes, qui s'est étendu.

Ainsi, l'autobus semble bien être un système technique dont la dynamique des pratiques est marquée par une présence féminine et, probablement, par une féminisation, résultat d'une désertion par les hommes peut-être autant que d'une adhésion particulière des femmes à ce système de transport. Mais c'est aussi l'espace des représentations qui construit cette assimilation entre l'autobus et les femmes, notamment par la publicité.

La publicité, vecteur de l'assimilation entre femmes et autobus

Dès l'entre-deux-guerres, les femmes sont inséparables des représentations de l'autobus. Lorsqu'en 1938 *L'Illustration* met en scène l'« attente de l'autobus au coin de la rue Royale et du Faubourg Saint-Honoré⁴¹ », les femmes, élégantes et entourées d'enfants, dominent nettement la scène. Dès lors, travailleuses populaires contraintes de prendre l'autobus ou retraitées bourgeoises choisissant ce mode aux origines aristocratiques alternent dans les images produites.

Le monde de la publicité a pleinement participé à renforcer cette assimilation. Les premières remontent à l'entre-deux-guerres, comme celle mettant en scène une jeune femme à bord de la plate-forme arrière –un lieu pourtant très masculin –, qui assure à un voyageur que le Cinzano qu'elle a bu lui permet de bien supporter les trépidations du véhicule⁴².

Si l'on regarde l'autobus comme support de publicité, il apparaît également que les publicitaires ciblent nettement les femmes. Trois types de produits dominent l'affichage, au long du siècle : l'eau, l'alcool et les « saponides et détergents » chers à Roland Barthes⁴³, mais surtout relevant des tâches traditionnelles des femmes. D'autres produits, secondaires, se positionnent également sur un créneau de genre : électroménager, grands magasins, textile et cuisine, représentée par le célèbre bouillon

39 Éléments pour la définition d'un autobus futur. Spécifications commerciales, Paris, RATP, 1973, p. 60.

40 Étude sur la station debout dans l'autobus : synthèse des résultats, Paris, RATP, 1975, p. 2

41 « Printemps 1938 », *L'Illustration*, n° 4970, 4 juin 1938, p. 193.

42 *L'Illustration*, n°4992, 5 novembre 1938, p. XV.

43 Barthes R., *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, p. 36-38.

KUB dont les trois lettres ont couvert les contremarches de la plate-forme arrière pendant des décennies.

Plus tard, lorsque la RATP se lance dans la publicité, à partir du milieu des années 1970, la différence de genre entre les deux réseaux qu'elle exploite, est encore notable. Elle promeut ainsi l'utilisation de l'autobus aux heures creuses par une série d'affiches mettant en scène ces heures réputées agréables pour prendre l'autobus⁴⁴. Les femmes y sont nombreuses : jeunes, âgées, mères de famille accompagnées de leurs enfants, etc. Moins présents, les hommes sont réduits à certains profils : l'adolescent, pas encore doté d'une voiture, et le retraité, dégagé des contraintes professionnelles et qui a le temps de prendre l'autobus. Le seul homme de 20 à 60 ans représenté l'est sur une affiche vantant le « spectacle » de la rue qui lui permet d'attarder son regard sur une passante. Tandis qu'une dernière affiche met en scène le machiniste dans la posture rassurante d'un homme fiable et compétent. Les clichés d'un autobus conduit par des hommes mais destiné avant tout aux femmes se retrouvent donc renforcés par la publicité elle-même.

Au contraire, les publicités pour le métro sont très marquées par leur tropisme masculin. Qu'elles mettent en scène des références masculines, comme la voiture de sport, ou qu'elles s'adressent explicitement aux « hommes d'affaires », les affiches en faveur du métro visent les hommes⁴⁵. Des hommes d'affaires qu'il serait inimaginable de voir emprunter l'autobus aux heures creuses, réservé aux femmes.

Ce n'est qu'avec la profonde révolution qui s'opère à l'aube des années 1990 que l'image de la RATP se féminise. Abandonnant le primat de la technique au profit de la relation de service auprès de ses voyageurs et de son rôle d'acteur de la vie urbaine, l'entreprise se dote d'un nouveau logo, qui tranche profondément avec les précédents, jusque-là formés des lettres de son acronyme : une ligne figurant aussi bien la Seine qu'un visage de femme vient s'inscrire dans un cercle symbolisant le territoire desservi par ce qui peut aussi être compris comme une ligne de transport. A l'heure où le discours de sa direction annonce que la RATP donne un visage à ses voyageurs aussi bien qu'à ses agents, c'est donc la féminisation qui l'emporte.

Enfin, le caractère féminin de l'autobus se comprend notamment en contraste avec le caractère masculin de ses deux rivaux dominateurs : l'automobile et le métro. Si l'assimilation entre automobile et virilité est une antienne connue, celle du métro est plus originale. Longtemps implicite, elle se précise après la fusion entre autobus et métro au sein d'une entité unique, dans les années 1940. Une fusion qui s'opère au profit presque complet du métro, qui domine dès lors les transports publics parisiens, dans tous les domaines : prestige, crédits, fréquentation, vitesse, etc. Le caractère féminin de l'autobus serait donc aussi lié au fait que le métro accapare les valeurs masculines. Comme le résume *La Vie du rail* en 1992, « [La RATP, c'est] le public et le privé. Le métro et l'autobus. Le fer et la route. Presque l'eau et le feu. [...] Deux mondes qui se sont retrouvés un jour comme frère et sœur. Mais le grand frère, c'était le métro, et il a peu à peu imposé son mode de fonctionnement à la petite sœur »⁴⁶.

Au-delà des pratiques de la clientèle et des images des modes, un dernier vecteur de cette féminisation du système est porté par les femmes travaillant

⁴⁴ Passalacqua A., *L'Autobus et Paris*, op. cit., vol. 2, p. 619.

⁴⁵ *Ibid.*, vol. 2, p. 621 et « Action ciblée "hommes d'affaires". Campagne publicitaire octobre-décembre 1987 », Paris, RATP, 63 p.

⁴⁶ « La révolution Blanc », *La Vie du rail*, n° 2335, 5-11 mars 1992.

directement pour l'autobus, en particulier par la figure de la receveuse.

Des femmes au service de l'autobus

Si l'omnibus était un système uniquement masculin dans son personnel, l'autobus vit une féminisation très timide jusqu'aux années 1960, puis plus marquée par la suite. Les deux figures du réseau se sont féminisées à des rythmes différents. La première, le cocher puis conducteur, s'est avérée demeurer longtemps un bastion masculin. Au contraire, le conducteur puis receveur s'est plus rapidement ouvert aux femmes, notamment sous l'effet des deux conflits mondiaux.

Des femmes liées à leur mari

L'omnibus était un système masculin et l'autobus des années 1900-1910 a hérité de cette dimension parmi d'autres. La seule présence traditionnelle des femmes dans l'univers de l'exploitation est alors celle des femmes d'agents. Entrer au service des transports parisiens implique effectivement au-delà de la simple sphère professionnelle.

Les femmes d'agents se voient ainsi contraintes par certaines dispositions réglementaires, comme l'interdiction de tenir un débit de boissons. La vie de l'épouse peut aussi être touchée par les conditions de l'exploitation, y compris au sein du foyer. Il en va ainsi lorsque le gazogène remplace les carburants au cours de la Deuxième Guerre mondiale. La poussière produite par le charbon de bois rend effectivement la lessive –le plus souvent dévolue aux femmes –plus difficile à faire, tandis qu'au contraire, l'époux peut tirer une fierté de la conduite d'un véhicule plus délicat à maîtriser que le traditionnel autobus à pétrole⁴⁷. Avec la féminisation du métier de receveur, après la Première Guerre mondiale, la figure du couple d'agents s'imposa rapidement dans les histoires et anecdotes liées aux dépôts. Le mari machiniste et la femme receveuse pouvaient ainsi former une équipe liée aussi bien par les règles de la compagnie que par les liens du mariage. Ce couple efficace rappelle ceux que l'on trouve dans d'autres systèmes liés au transport, comme les garde-barrières ferroviaires⁴⁸ et les gardiens de phare⁴⁹.

Le poids des guerres et la féminisation temporaire

L'événement par lequel les femmes font leur entrée de façon autonome dans le personnel d'exploitation des transports urbains est la Première Guerre mondiale. Alors que les hommes sont réquisitionnés pour aller au front, les femmes les remplacent dans certains emplois. Les figures des obusettes et munitionnettes sont bien connues et il y en eut de nombreuses au sein des établissements de la CGO – la compagnie en

⁴⁷ Sémard P., *Proposition concernant l'utilisation du gazogène sur les autobus de la Société des transports en commun de la région parisienne*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 23, 1938, p. 9.

⁴⁸ Ribeill G., *La Révolution ferroviaire. La Formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, p. 363-364.

⁴⁹ Guigueno V., *Au service des phares. La Signalisation maritime en France, XIX^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2001, p. 176.

charge des omnibus et de certains tramways parisiens –, transformés en ateliers de munitions et en usines de production de matériel (camions, avions, etc.). Plus originales et plus visibles sur l'espace public furent les receveuses.

La CGO comptait plusieurs métiers en contact direct avec le public, notamment à bord de ses véhicules. Deux furent nettement féminisés. Les receveuses remplacèrent les receveurs à bord des autobus et tramways ; les *wattwomen* remplacèrent les *wattmen* à la conduite des tramways⁵⁰. En revanche, aucune femme machiniste ne prit les commandes d'un autobus. A ceci plusieurs raisons. D'une part, l'exploitation des autobus fut suspendue jusqu'en 1916 avant de reprendre progressivement, si bien que les besoins en personnel purent être comblés par la main d'œuvre masculine encore disponible. D'autre part, ce métier était bien le plus prestigieux, simultanément héritier du cocher et figure de la modernité, celle du moteur à pétrole que le machiniste se devait de maîtriser. Une double qualité que ne présentaient ni le receveur, qui n'a pas de prestige technique, ni le *wattman* dont la dextérité ne s'exerce que sur un simple potentiomètre et qui suit le chemin imposé par ses rails.

Si ce remplacement des hommes par des femmes suscita des réticences au sein de la CGO⁵¹, les réactions des voyageurs y furent plutôt favorables. La conduite des *wattwomen* versaillaises fut ainsi jugée plus respectueuses des passagers que celle de leurs collègues masculins, peut-être par une moindre envie de vitesse⁵². A Londres, cette sympathie se résuma en une formule : les receveuses devinrent des *fare ladies*, en jouant sur l'homophonie avec le terme *fair*⁵³. Autant de signes qui contrastent avec la réputation des femmes comme manquant d'expérience, incriminée par les dirigeants comme l'une des difficultés spécifiques au conflit et servant de justificatif à une grille salariale en leur défaveur.

L'immédiat après-guerre fut socialement agité et les transports en commun ne font pas ici exception. Alors que les hommes avaient progressivement repris leur place, la principale grève dans ce secteur fut celle de mai 1920, dans le cadre d'une grève générale nationale. A cette occasion, une jeune femme du nom de Bompard s'est portée volontaire pour conduire un autobus et, semble-t-il, a rempli cette tâche⁵⁴. Probablement détentrice d'un certificat de capacité –document alors exigé pour la conduite des automobiles – elle faisait ainsi partie de ces bataillons de volontaires désireux d'amoinrir l'effet des grèves en prenant la place des grévistes, souvent par orientation politique. Dans la limite de nos sources, elle est la première femme machiniste, même si dans des conditions exceptionnelles.

Le retour à la normale se traduisit également par l'hégémonie des hommes chez les machinistes. Toutefois, la nouvelle compagnie en charge des transports parisiens de surface –la STCRP –rencontre des difficultés de recrutement, alors qu'elle

⁵⁰ Pour des images de *wattwomen* et de receveuses, voir FI, *L'Automobile est mobilisée* et FI, *Paris 14-18, 1. La Vie quotidienne*.

⁵¹ Thébaud F., *La Femme au temps de la guerre de 1914*, Paris, Stock, 1986, p. 291.

⁵² Darmon P., *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002, rééd. 2004, p. 182.

⁵³ Barker T. C., Robbins M., *A History of London Transport, Passenger Travel and the Development of the Metropolis. The Nineteenth Century, The Twentieth Century*, Londres, George Allen and Unwin Ltd, 1963-1974, vol. 2, p. 197.

⁵⁴ « La grève des transports n'a guère modifié la circulation à Paris », *Excelsior*, 11 mai 1920.

se lance dans un élargissement de son activité. Elle est alors conduite dès 1923 à recruter des femmes sur des emplois spécifiques : feuilleuses⁵⁵ et receveuses. Elles ne touchent alors un salaire que de 92 % de celui de leurs collègues masculins⁵⁶. L'année suivante, des emplois plus qualifiés de contrôleuses sont pourvus, mais dans des conditions de subordination aux pratiques masculines : il s'agit d'assurer le « service des bureaux-stations pendant les heures de repas des contrôleurs » ou « exceptionnellement, [de] faire le service complet de contrôleur, dans certains bureaux-stations qui ne pourraient être occupés par des contrôleurs »⁵⁷. Les femmes tinrent aussi certains emplois spécifiques, comme au sein des « brigades féminines de comptage⁵⁸ », chargées d'estimer le nombre de voyageurs. Au final, les effectifs de la STCRP ne comptèrent jamais plus de 10 % de femmes, mais essentiellement des receveuses, donc particulièrement visibles dans l'espace public⁵⁹. En 1934, elles sont plus de 2000 à accueillir les voyageurs à bord des autobus et tramways.

C'est une véritable figure parisienne qui est alors incarnée par ces receveuses, présente sur les boulevards comme dans la presse. On décrit ce difficile métier, physique, soumis à la pression des voyageurs et surtout marquée par des horaires longs, décalés et souvent divisés en plusieurs plages dans la journée⁶⁰.

Mais leur statut, plus faible que celui des hommes, en fit des cibles privilégiées lors des diminutions de personnel des années 1930. Le remplacement des tramways par des autobus, qui s'opère en même temps, permet une réduction de l'effectif des receveuses, qui touche d'abord les receveuses, ce qui donne lieu à des portraits nostalgiques et caricaturaux. Pour le journaliste Clément Vautel, la « receveuse était parfois assez avenante, quoique toujours autoritaire, et c'était aussi un des charmes –tout est relatif– du voyage. [Le] « receveur [d'autobus] n'a rien de la sentimentalité de la receveuse [de tramway], disparue, elle aussi, dans la tourmente du progrès⁶¹. »

La guerre marqua le retour en masse des receveuses, la STCRP recrutant des « receveuses temporaires de guerre⁶² » à partir de mars 1940. La féminisation fait alors partie des faits rapportés par la presse, où l'on retrouve le thème de la fatigue à laquelle elles sont soumises et que –tacitement– elles supporteraient moins bien que

55 Les feuilleuses sont chargées de rédiger et de distribuer les feuilles sur lesquelles sont inscrits les services des machinistes.

56 Ordre de service intérieur n° 104 du 9 juin 1923 (ARATP, 1R 362).

57 Ordre de service intérieur n° 53 du 31 mars 1924 (ARATP, 1R 362). Le contrôleur est alors chargé principalement de la surveillance des receveuses et non des voyageurs.

58 Bail É., *Le Personnel de la STCRP dans les années 1930*, maîtrise d'histoire, dir. Evelyne Cohen, Université Paris Diderot, 2000, p. 26.

59 *Ibid.*, p. 42-43.

60 Par exemple, Brunot H., « Une journée avec une receveuse de tramway de banlieue », *Le Quotidien*, 18 février 1927.

61 Article de Clément Vautel sans date et sans origine joint à une plainte envoyée à la direction de la STCRP par G. Langlois le 5 octobre 1933 (ARATP, 1R 218).

62 Note STCRP/DP/795 du 18 mars 1940 (ARATP, 1R 362).

leurs collègues masculins⁶³. Elles seraient également plus respectueuses des règles, ce qui est probablement attribuable au fait qu'elles soient des recrues récentes. Comme en 1914, le métier de machiniste demeura en revanche un bastion masculin.

Vers la féminisation totale ?

Ainsi, jusqu'à ce que les emplois de machinistes leur soient définitivement ouverts, les femmes ont donc servi de variable d'ajustement des besoins de l'entreprise de transport. En témoigne cette interpellation dont se souvient l'une des rares receveuses des années 1950 : « tiens, v'la une femme, peut-être qu'il va y avoir la guerre⁶⁴ ». Ce n'est qu'en 1961 que la RATP recruta des femmes pour conduire ses autobus. Un demi-siècle après la mise en service des autobus, la figure masculine du cocher cédait. Il faut y voir le signe d'un mouvement général de féminisation des métiers en général, mais aussi le résultat d'une banalisation de l'automobile chez les hommes comme chez les femmes, qui constituent alors la nouvelle clientèle visée par les constructeurs, comme Renault le fit avec la Dauphine.

C'est dès lors une forte valorisation sociale dont peuvent jouir les femmes machinistes : responsabilité des voyageurs à bord, maîtrise du véhicule, statut enviable, etc. La RATP se montre même en avance sur les attentes des voyageuses elles-mêmes, puisque, en 1972, encore 39 % des femmes interrogées par *L'Express* déclarent ne pas vouloir être conduites par une machiniste⁶⁵. Pourtant, de même que la receveuse se trouvait parée des qualités traditionnellement attribuées aux femmes, la machiniste acquit rapidement la réputation d'« une conduite plus coulée⁶⁶ ». Simultanément, alors que receveurs et receveuses ont disparu en 1971, les machinistes sont devenus machinistes-receveurs, devant ainsi remplir les tâches des deux emplois, dont la dimension de service, jugée plus féminines par la psychologue du travail Livia Scheller⁶⁷.

Enfin, soulignons que cette féminisation du métier de machiniste s'est opérée bien avant celle de conducteur de métro, qui n'eut lieu qu'en 1982, lors du remplacement de l'antique matériel Sprague-Thomson, dont la conduite et le dépannage –courant, vu la vétusté du système –étaient jugés trop difficiles pour les femmes. Tandis que les élèves féminines ne furent acceptées à l'école technique de l'avenue Mozart qu'à partir de 1976. Et que la première et unique présidente directrice générale de l'entreprise fut Anne-Marie Idrac, entre 2002 et 2006.

Conclusion

De l'omnibus à l'autobus, un courant dans le sens d'une féminisation des transports collectifs de surface est donc perceptible. Si le système hippomobile

63 Vogt B., « La receveuse », *L'Intransigeant*, 7 avril 1940.

64 « 50 ans d'histoire à la RATP », *Entre les lignes*, octobre 1999, p. 12.

65 Raitière A., « La Française devient majeure », *The French Review*, vol. 48, n° 1, octobre 1974, p. 62.

66 FI, *Deux conductrices de bus à Paris*.

67 Scheller L., *Les Bus ont-ils un sexe ? Les femmes machinistes : approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*, Paris, RATP, *Projet Réseau 2000*, n° 108, 1996, p. 125.

présentait une mixité qui posait justement question du fait de la promiscuité qu'il imposait, sa version motorisée s'est trouvée progressivement confinée à la sphère féminine. Cette dynamique se fonde aussi bien sur les pratiques que sur les représentations, qui s'avèrent souvent être vecteurs des poncifs sur les femmes.

Cette évolution historique mérite d'être rapportée à l'idée qu'au sein de la sphère des transports publics parisiens, l'autobus est bien réputé le moins technique des systèmes. Dépourvu d'infrastructure, ayant un rapport à la sécurité et à la hiérarchie plus lâche du fait de la nécessaire autonomie du machiniste, et ne pouvant se rattacher au prestigieux monde ferroviaire, son caractère technique est effectivement dénigré au profit du métro, puis du RER. L'autobus propose pourtant des qualités de service décalées par rapport aux attentes généralement mises en avant – la vitesse, la régularité et la capacité. Il se veut confortable, accessible, agréable par le paysage qu'il permet d'embrasser, voire convivial, notamment avec le rôle du receveur. Ainsi le rapprochement entre autobus et sphère féminine pourrait être lié à son écartement simultané des sphères techniques. On retrouverait ainsi, de façon sous-jacente, l'idée que la technique serait une affaire d'hommes.

Pourtant, en prenant cette dynamique historique d'un autre point de vue, n'est-il pas possible de défendre l'idée que l'autobus est bien un système technique, mais d'une technicité différente de celle d'essence ferroviaire, et que sa féminisation traduit une appropriation très ancrée d'un système technique par les femmes ?