



**HAL**  
open science

## Souplesse ou mobilité. Les systèmes de transport face à leur territoire

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Souplesse ou mobilité. Les systèmes de transport face à leur territoire. Michèle Lambert-Bresson; Annie Térade. Lambert-Bresson (M.) & Térade (A.) (dir.), Paysages du mouvement. Architectures des villes et des territoires XVIIIe -XXIe siècles, Paris, Éditions Recherches & IPRAUS, Recherches, 2016, Cahiers de l'Ipraus, 978-2-86222-091-8. hal-02415452

**HAL Id: hal-02415452**

**<https://hal.science/hal-02415452>**

Submitted on 7 Jul 2022

**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.

## **Souplesse ou rigidité ? Les systèmes de transport face à leur territoire**

La mobilité suppose simultanément qu'un élément soit en mouvement et qu'un support soit fixe. Ce simple constat, rappelé par Bruno Latour, peut se comprendre de multiples points de vue, du plus spatial au plus social<sup>1</sup>. Il implique que la part de ce qui est mobile et de ce qui est fixe puisse différer d'un système à l'autre. C'est cette relation entre fixe et mobile au sein de chaque système de mobilité que nous nous proposons d'analyser ici, à partir du couple souplesse / rigidité, conçu comme pertinent pour la qualifier. Pour cela, il convient d'abord de comprendre en quoi cette proposition se distingue d'autres, notamment portée par la notion d'adhérence. Puis, à partir de l'exemple de l'autobus parisien, il s'agira de rendre opératoire le recours à ces concepts. Enfin, un regard plus général cherchera à embrasser l'utilisation de la rigidité, plus que de la souplesse, en matière de planification.

### **Comment qualifier les relations des systèmes de mobilité à leur territoire ?**

Le monde des transports n'est pas caractérisé par une très forte variété des systèmes permettant le mouvement, notamment au regard de conditions géographiques données. Néanmoins, pour de multiples situations, il existe souvent plusieurs choix, entre quelques grands types de systèmes. Ce constat a conduit au développement de plusieurs indicateurs qualifiant les liens entre systèmes de mobilité et territoire, notamment l'adhérence.

#### ***De l'adhérence à la souplesse***

Dans un article désormais ancien, Georges Amar a introduit la notion d'adhérence comme outil permettant de qualifier les relations entre les systèmes de transport et leur territoire<sup>2</sup>. L'adhérence traduit l'imbrication d'un système avec le territoire qu'il dessert. Une plus forte adhérence suppose une plus grande possibilité de jouer avec le territoire mais également une plus grande contrainte dans la progression. Au contraire, un mode moins adhérent peut plus aisément se départir du territoire qu'il dessert, mais s'en trouve ainsi simultanément abstrait, au risque de perdre tout lien avec l'expérience du déplacement.

La notion se prête donc à une hiérarchisation des systèmes de mobilité selon une échelle s'étendant de la marche, qui présente une adhérence maximale, à l'avion qui est le parangon du mode le moins adhérent. Marcher suppose en effet de ressentir les caractères topographiques du terrain, les conditions liées à la météo, l'étendue des distances, etc. Ce ressenti est directement inscrit dans le corps de celui qui chemine, qu'il soit piéton pressé ou randonneur nonchalant. Le déplacement en avion se pose comme l'exact opposé en termes d'adhérence, puisque le voyageur

---

<sup>1</sup> Voir M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

<sup>2</sup> G. AMAR, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, juin-sept. 1993, p.140-151.

aérien parcourt des distances extrêmement importantes en un temps très court, sans aucune expérience du territoire qui n'est que survolé et trop peu regardé. La couverture nuageuse comme les aéroports eux-mêmes offrent des paysages identiques d'un point à l'autre du globe, tandis que le voyageur passe d'une aire culturelle à l'autre sans transition. Entre ces deux extrêmes, il est possible de placer les principaux systèmes assurant la mobilité des sociétés industrielles, du vélo au train à grande vitesse, en passant par l'automobile et le métro.

Cette notion est féconde dans la réconciliation qu'elle propose entre modes de transport et territoires, et dans l'ambition qu'elle a de considérer l'ensemble des modes existants. Elle nous semble toutefois pouvoir être renforcée par une approche dépassant l'intérêt porté aux véhicules eux-mêmes, pour appréhender une compréhension en termes systémiques. Bien qu'il soit souvent résumé à des considérations portées sur les véhicules, le jeu des mobilités confronte effectivement des systèmes entre eux, dans la complexité que cette notion suppose. Leur relation au territoire dépasse de ce fait l'expérience du déplacement à bord des véhicules pour s'inscrire dans un cadre plus large. Pour forger une notion à même de qualifier ces relations, il convient d'abord de considérer ce qu'est l'environnement commun à ces systèmes, à savoir l'espace public.

Au-delà des tensions qui les animent, les différents systèmes composant le jeu des mobilités se trouvent effectivement sur un espace qui présente la particularité d'être un espace public. Cette notion, travaillée dans différentes disciplines – urbanisme, droit, histoire, etc. – présente ceci d'intéressant qu'elle renvoie à une imbrication de réalités concrètes comme abstraites, prenant ainsi différentes formes, selon les contextes<sup>3</sup>. Son idéal-type est l'espace urbain, où se rencontrent les individualités, où s'expriment les opinions, où s'exercent au grand jour de multiples activités. Simultanément lieu de l'anonymat et des rencontres, l'espace public urbain est le support de relations sociales dépassant la sphère privée, au profit d'une animation spécifique à la vie urbaine. Ce support prend l'aspect très concret de la voirie et des trottoirs, notamment depuis la forme – idéalisée sinon idéale – des boulevards haussmanniens : des espaces parcourus par des systèmes de mobilité, dont les tensions éclatent au grand jour.

Mais la notion d'espace public présente également une facette plus abstraite lorsqu'elle qualifie les lieux de débats et d'expression des opinions – politiques, artistiques, scientifiques, etc. Depuis la constitution d'une presse ouverte à la libre expression à l'époque des Lumières, l'espace public est effectivement le support des idées et des représentations. C'est donc un espace plus virtuel – qui touche même à l'imaginaire – que la notion recouvre également.

L'analyse du jeu modal nous semble devoir s'inscrire sur cet espace public, qui court de la voirie aux esprits, puisqu'il y a bien des connexions entre ces espaces de nature différente. Sur cet espace, le jeu modal se doit d'être compris comme impliquant des systèmes dans leur ensemble. L'idée est bien de considérer les véhicules et les infrastructures, mais aussi l'ensemble des acteurs, des règles, des cultures et représentations associés à un mode de déplacement, dont nous faisons l'hypothèse qu'il fait système.

Dès lors, nous proposons d'introduire une notion à même de qualifier les relations d'un système à l'espace public comme élargissement de l'idée d'adhérence, trop focalisée sur la dimension spatiale du déplacement. L'idée de souplesse nous semble offrir la possibilité de prendre en compte une acception plus large du territoire sur lequel évoluent les transports urbains.

### ***Souplesse et mobilité***

---

<sup>3</sup> Nous renvoyons ici à A. PASSALACQUA, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & C<sup>ie</sup>, 2010.

En effet, le cadre physique du déplacement n'est qu'une des dimensions d'un espace public complexe sur lequel les différents systèmes de transport cohabitent, se combinent, s'opposent ou s'allient. À l'espace de la voirie s'ajoutent le débat politique, les sphères techniques, les images sociales des modes de transport, la culture des décideurs – autant de champs sur lesquels les systèmes de mobilité doivent défendre un territoire s'ils entendent, finalement, participer au fonctionnement de l'agglomération.

La notion de souplesse ne renvoie donc pas uniquement à l'aisance d'un mode de transport à évoluer sur l'espace de voirie. Il peut également s'agir de sa capacité à s'adapter à un contexte nouveau, comme ceux des conflits par exemple, mais aussi des possibilités qu'il offre de combinaison avec d'autres systèmes.

Souplesse et mobilité semble partager une dynamique commune, celle d'une fascination de la société industrielle pour ces deux valeurs, qui se sont insinuées dans de multiples activités humaines. Mettant toutes deux au défi les cadres établis et traditionnels, elles peuvent néanmoins elles-mêmes se muer en cadres d'action, lorsqu'être souple ou mobile devient un impératif. La quête de l'instantanéité, qui résulte du croisement de ces deux valeurs portées à leur paroxysme, témoigne d'ailleurs d'une dynamique engagée depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, au risque de masquer le nécessaire immobilisme des supports et cadres qui rendent possibles souplesse et mobilité.

Depuis les premières considérations de Stendhal sur le tourisme, le voyage s'est imposé comme une valeur positive des sociétés occidentales<sup>4</sup>. Théorisés par le saint-simonisme, les échanges occupent une place de choix dans l'action publique et dans les pratiques depuis l'entrée dans la société industrielle. La structure économique capitaliste est elle-même fondée sur cette souplesse et ces mobilités, de capitaux et de marchandises, même si elle produit par ailleurs une société bourgeoise aux fortes rigidités. Si bien que de multiples phénomènes d'accélération peuvent être identifiés<sup>5</sup>.

Un bref aperçu historique du transport de marchandises en France offre l'idée d'une souplesse croissante, dans différentes acceptions de la notion. À l'époque préindustrielle, les principales voies de transport de marchandises à longue distance sont les voies fluviales. Si elles sont capables de porter de fortes charges, ces infrastructures naturelles imposent de très fortes rigidités : caractère immuable des itinéraires, dépendance vis-à-vis des conditions climatiques qui conduit à des suspensions du service pendant les mois d'hiver, aléas de la flottaison, incertitude sur les temps de trajet, etc. Les canaux sont venus apporter un assouplissement de ces contraintes par l'ouverture de nouveaux itinéraires et la régulation de l'écoulement des eaux. C'est d'ailleurs l'une des raisons de l'engouement qu'ils connaissent, notamment au début du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que les routes s'avèrent bien incapables d'offrir un service similaire.

Mais c'est avec le chemin de fer que s'ouvre une période faste pour le transport de marchandises, qui bénéficie dès lors de nombreuses possibilités nouvelles, que l'on peut relier à l'idée d'un nouvel assouplissement. Couvrant le territoire d'une façon extrêmement fine au fur et à mesure du développement du réseau et dépassant ainsi la limitation géographique imposée par des canaux restreints pour l'essentiel au nord-est de la France, la voie ferrée a également apporté une fiabilité nouvelle, des horaires et des tarifs fixés et publiés, et une abstraction des conditions climatiques sans précédent. L'utilisation de voies nationales comme d'intérêt local pour la diffusion

---

<sup>4</sup> Voir par exemple C. BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

<sup>5</sup> Voir H. ROSA, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

des produits manufacturés, qui a notamment conduit à une certaine homogénéisation du territoire, témoigne de cette puissance du chemin de fer, dont la souplesse repose sur des éléments de rigidité, seuls capables d'offrir vitesse et régularité.

Enfin, le xx<sup>e</sup> siècle a connu une nouvelle étape : celle du camion qui, depuis le milieu du siècle, a fondé sa capacité à capter le marché du fret sur une souplesse encore plus affirmée. Cette qualité est d'abord lisible dans les relations au territoire : desserte fine des lieux grâce à un réseau routier à la capillarité bien plus élevée que celle du réseau ferré, capacité à grimper des pentes sans commune mesure avec celle du train, etc. Cette souplesse du camion est aussi celle de son modèle économique : multiplication des petites entreprises au plus près des clients, atomisation des acteurs, concurrence des tarifs, etc. Si bien que le client peut lui-même évoluer dans son organisation en se fondant sur la nouvelle souplesse offerte par les services de transport et entrer dans le paradigme du *juste-à-temps*, où la réduction des stocks repose sur la performance des camions.

À chaque étape de ce développement historique, le discours de la souplesse est employé pour discréditer le système ancien et vanter les bienfaits du nouveau venu. Le chemin de fer ne se trouve-t-il pas victime de ses rigidités lorsqu'il doit aujourd'hui être capable d'acheminer des wagons isolés, imposés par la configuration nouvelle des marchés industriels ? Ainsi, « l'invention de la vitesse<sup>6</sup> » qui caractérise cette période doit-elle être rapprochée d'une invention de la souplesse.

Encore faut-il considérer les différentes formes que prend cette souplesse. Le cas du transport de marchandises illustre bien la multiplicité des ressorts de cette souplesse, qu'elle touche aux territoires, aux modalités d'exploitation, aux dimensions sociales, etc. On peut, par exemple, distinguer la souplesse d'un système de celle d'un territoire desservi par ce système. C'est notamment le cas de l'automobile, mode associé de longue date à la liberté mais qui a produit le territoire périurbain, éminemment dépendant<sup>7</sup> sinon rigide.

On peut aussi distinguer une souplesse de l'offre d'une souplesse de la demande. C'est tout l'enjeu de la nouvelle façon d'élaborer des tarifications héritée de l'aviation et adoptée par le chemin de fer, le *yield management*. Le prix des places variant selon la demande, c'est désormais sur le voyageur que repose une partie de la rigidité d'exploitation de ces macro-systèmes techniques. En effet, pour que la compagnie aérienne ou ferroviaire puisse jouir d'une souplesse nouvelle, le voyageur doit intégrer une rigidité dans son agenda, le plus souvent en réservant très en avance un billet non échangeable, mais à faible coût. Dans un secteur économique marqué par la coproduction du bien – le voyage est produit en même temps qu'il est consommé, ce qui fait du voyageur un coproducteur –, ce jeu de vases communicants n'a rien d'étonnant. La transaction, en l'occurrence, se joue en termes de souplesse.

Pour accompagner cet exercice de classification, il nous semble possible de considérer l'inscription des différentes formes de souplesse dans le temps, en distinguant une souplesse de long terme d'une souplesse de court terme. La première se rapporte à la capacité d'un système à évoluer au gré des évolutions sur le temps long des déterminismes macroscopiques de l'environnement dans lequel il évolue. Il s'agit notamment de pouvoir ou non suivre les changements d'une agglomération, dont l'étendue et les équilibres varient à un rythme lent, faisant ainsi courir le risque d'un décalage progressif entre le système de mobilité et le territoire desservi.

---

<sup>6</sup> Voir C. STUDENY, *L'invention de la vitesse, France, xviii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

<sup>7</sup> Voir G. DUPUY, *La dépendance automobile*, Paris, Economica, 1999.

La souplesse de court terme est celle qui se rapporte au quotidien et aux éléments microscopiques pouvant conditionner le bon fonctionnement du système. De ce point de vue, un système souple est celui qui se révèle capable de trouver des adaptations rapides et temporaires, de sortir des lignes habituelles pour maintenir son exploitation ou sa circulation. L'opposition entre un mode ferré, contraint de suivre ses voies, et un réseau d'autobus, capable de suivre une déviation temporaire, est caractéristique de cette souplesse de court terme.

## **L'autobus parisien, un système souple ?**

Le terme de souplesse reprend ainsi un discours historiquement récurrent, selon lequel certains modes seraient souples et donc peu capables d'attirer la densité d'habitat ou d'activité, quand d'autres, jugés moins souples, seraient plus structurants. Généralement perçue comme une qualité, la souplesse s'avère souvent être employée à l'encontre des modes réputés les plus souples. L'idée peut renvoyer elle-même à une ambivalence des modes de transport comme l'autobus, capable d'assurer une offre de transport massive qui entend être adaptée à la ville industrielle à l'aide de véhicules modestes et selon une logique presque artisanale<sup>8</sup>.

### ***Un mode réputé souple***

Le contexte parisien connaît un jeu modal finalement assez restreint sur le temps long. Les principaux systèmes motorisés qui ont assuré la mobilité de la capitale au xx<sup>e</sup> siècle sont peu nombreux : automobile individuelle ou collective sous la forme de taxi, autobus, tramway, métro, RER et train de banlieue. Ce sont pour l'essentiel les mêmes systèmes qui se sont donc partagé un marché oligopolistique marqué par de fortes tensions entre eux. Ce jeu n'est pas uniquement fondé sur une rivalité des chiffres de fréquentation, une concurrence des tarifs ou une éviction physique de l'espace public, mais aussi par des images qui entourent chacun des systèmes, dont la construction mérite analyse. Ces images ne sont généralement pas figées mais évoluent au gré des attentes et valeurs de la société.

Pour autant, l'une de ces images fait figure de point fixe : l'autobus est réputé souple. Depuis son introduction sur la voirie parisienne en 1905 jusqu'aux débats autour de la création de couloirs protégés en sa faveur en 2001, ce système s'est trouvé caractérisé par sa réputation de souplesse. Cette image, entretenue par différents discours, venus de défenseurs comme de pourfendeurs de l'autobus, est si forte qu'elle a débouché sur une représentation de l'autobus comme système neutre vis-à-vis de l'urbanisme parisien et transparent dans l'histoire des transports de la capitale. Desservi par ce qui serait une souplesse extrême, l'autobus n'aurait ainsi été qu'un mode suiveur des politiques d'aménagement, sans effet sur la répartition des activités et des populations, incapable d'orienter les décisions et de se muer en support d'une quelconque action publique.

Sur le temps long, cette souplesse aurait ainsi fait de l'autobus un mode dominé par l'histoire. Héritier de l'omnibus hippomobile qui, au contraire, dominait le jeu au xix<sup>e</sup> siècle, il n'aurait pas su procéder à un *aggiornamento* de ses pratiques, d'essence artisanale, pour s'adapter aux exigences d'une métropole industrielle. Il serait ainsi contraint à n'occuper qu'une place secondaire, dans les pratiques comme dans la hiérarchie implicite des systèmes de transport.

---

<sup>8</sup> Ce développement s'appuie sur A. PASSALACQUA, *L'autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011.

Cet état des discours porté sur l'autobus se fonde en fait sur une conception floue de la souplesse. Avancée comme argument en faveur ou en défaveur de l'autobus, cette souplesse est bien souvent mal définie. Lorsqu'elle l'est – même tacitement – elle renvoie le plus souvent à ce que nous proposons d'appeler une souplesse de long terme, celle liant le système à la configuration de la ville. Ses laudateurs expliquent ainsi que, du fait de la légèreté des infrastructures d'une ligne d'autobus, le système peut aisément s'adapter à des changements dans la répartition des besoins de transport. Ses détracteurs emploient justement cet argument pour expliquer qu'il suffit donc de réfléchir à la mise en place des lignes d'autobus en dernier lieu, puisqu'elles n'ont aucun effet structurant.

Nous proposons ici de démontrer que cette discussion sur la souplesse de long terme est mal fondée et que, si l'autobus possède une forme de souplesse, il s'agit essentiellement sinon uniquement d'une souplesse de court terme, tandis que sa souplesse de long terme s'est effacé au cours du temps.

### ***Un mode contraint à la rigidification***

En effet, s'il est une caractéristique du jeu des transports parisiens sur le long terme, c'est bien plus celle de sa rigidification que d'un éventuel accroissement de sa souplesse. La concurrence qui a paradoxalement accompagné la massification des pratiques motorisées de déplacement s'est en effet traduite par une rigidification des positions des différents systèmes, notamment sous l'effet des deux dominants, l'automobile et le métro. Rigidifier ses positions permet de s'assurer un territoire, spatial comme plus abstrait, qui se trouve par là même garanti. L'automobile et le métro ont agi dans le sens d'une rigidification en mettant en avant les valeurs de vitesse et de massification des déplacements. Pour aller vite, il convient de compter sur des supports fixes, qui sont autant d'éléments nuisibles à la souplesse : tunnels équipés de voies ferrées ou passages dénivelés et voies équipées dans un esprit autoroutier sont donc des éléments venus structurer et pérenniser les positions des deux systèmes dominants.

Cette opération de lutte contre toute forme de souplesse, à l'encontre du discours porté par les acteurs et des valeurs associées au métro comme à l'automobile, peut se lire, en creux, dans l'évolution du réseau d'autobus, vite classé parmi les modes dominés. Au cours du xx<sup>e</sup> siècle, deux éléments principaux sont venus rigidifier l'espace de l'autobus à Paris.

D'abord, la fusion de 1942 entre la CMP et la STCRP, opérée au profit de la première et confirmée lors de la création de la RATP en 1949. Marquant la mise sous tutelle du routier par le ferroviaire, elle a débouché sur une marginalisation du réseau d'autobus dans la hiérarchie de l'exploitant, dans la conception des réseaux sur le territoire et dans la grille tarifaire. L'autobus a effectivement perdu le prestige qui pouvait encore être le sien avant la Seconde Guerre mondiale, les intérêts ferroviaires l'ayant emporté dans la nouvelle structure, dont les dirigeants sont pour l'essentiel issus du métro. La remise à plat des transports publics à la Libération s'est traduite par une sujétion de l'autobus aux lignes ferroviaires, en périphérie comme à Paris *intra muros*. Il ne fut plus dès lors conçu que comme un mode de rabattement sur le réseau ferroviaire de la RATP comme de la SNCF, un mode de complément là où ces réseaux n'étaient pas performants ou un mode de délestage là où le métro était trop chargé. Il s'agit donc bien là d'une perte d'autonomie, si bien que le réseau de surface voit sa marge de liberté réduite.

Dans un deuxième temps, le réseau d'autobus voit ses tarifs revus à la hausse, du fait que les dirigeants de l'exploitant estiment qu'il s'agit d'un service de niche, tandis que le métro serait par nature un système appelé à transporter la plus grande masse. En s'assurant que l'autobus serait

systématiquement plus cher que le métro, c'est encore l'une des marges de souplesse du réseau routier que le métro fait disparaître. Alors que la tarification de la STCRP avant la guerre présentait justement une souplesse bien plus forte que celle du métro, contraint de n'avoir qu'un tarif unique, décliné sur deux classes, ce qui fut également l'une de ces forces.

Mais ce n'est pas uniquement du fait de sa nouvelle alliance forcée avec le métro que l'autobus se trouve pris dans un schéma de rigidification. L'automobile en pleine phase de démocratisation agit dans le même sens, en imposant de revoir le fonctionnement de la voirie. Alors que l'autobus dominait une chaussée de l'entre-deux-guerres progressivement vidée de ses tramways, c'est bien l'automobile qui conforme à ses besoins le Paris des Trente Glorieuses. La mise en sens unique des principaux axes et l'élargissement de plusieurs artères traduisent la recherche d'une plus forte capacité d'écoulement du flux automobile dès les années 1950. De nombreuses lignes d'autobus voient ainsi leurs itinéraires aller et retour dissociés, ce qui est jugé comme fortement pénalisant par les cadres de la RATP. La capacité d'évolution des itinéraires est également réduite par la diminution des possibilités de tracés. L'attention se porte enfin sur les carrefours où la position des arrêts se trouve dès lors contrainte par les exigences d'un trafic automobile devenu massif.

La conformation de l'espace selon ses propres besoins s'avère alors être une voie pour un mode dominant de figer les analyses, décisions et pratiques à son avantage : le métro a ainsi érigé en principaux critères d'évaluation la vitesse, la capacité et l'aptitude à polariser le territoire, au détriment d'autres critères de performance, contribuant ainsi à rigidifier le contexte parisien. Il a ce faisant laissé supposer que la densité d'un territoire ne pouvait être fondée que sur une desserte ferrée, discréditant progressivement tout projet routier alternatif.

Cette situation finit par reléguer l'autobus au rang des systèmes archaïques. Le mode risque même la disparition complète au milieu des années 1960, à l'heure où sa fréquentation s'effondre, ses coûts explosent en raison d'une congestion croissante, son matériel vieillit et son image de modernité se délite. Les défenseurs des intérêts de l'autobus – à la RATP et au sein des administrations d'État – se lancent alors dans la recherche d'idées nouvelles capables d'enrayer la chute. Il est possible de comprendre les solutions finalement adoptées comme autant de vecteurs porteurs d'une rigidification d'un système qui choisit de copier ses concurrents pour survivre. On passe ainsi d'une rigidification qui s'affirmait sous la contrainte à une rigidification choisie par l'autobus lui-même.

L'autobus s'est effectivement lancé, du milieu des années 1960 au milieu des années 1970, dans une métamorphose dont les principes relèvent d'un abandon de sa souplesse. Il a ainsi fait le choix de copier ses compétiteurs pour rester dans la course. Trois éléments en témoignent, parmi d'autres. D'abord, l'espacement des points d'arrêt, mouvement de temps long dont les prémices sont décelables dès l'entre-deux-guerres, mais qui prend un tour nouveau par la comparaison directe avec l'inter-station du métro. Les arrêts sont donc de plus en plus espacés, afin de gagner en vitesse commerciale, puisque cette politique permet une réduction du nombre total d'arrêts. Le système s'éloigne alors toujours plus de ce qui fut son fonctionnement à l'époque hippomobile et relevait d'une souplesse absolue : l'arrêt à la demande.

Deuxième ligne de rigidification : l'augmentation des capacités des véhicules. Elle résulte également d'une dynamique historique de longue haleine, mais se matérialise nettement avec l'adoption du matériel standard Saviem et Berliet développé au milieu des années 1960. Cette plus



forte capacité traduit l'idée d'une industrialisation du service et s'inscrit en contraste avec l'échec de l'épisode des petits bus bleus, au début des années 1960<sup>9</sup>.

Enfin, c'est surtout par le lien au territoire que la rigidification se construit. Après l'expérimentation d'un premier couloir réservé aux autobus puis rapidement aux taxis en 1964, il apparaît que cette infrastructure nouvelle est la planche de salut de l'autobus, aux yeux de multiples acteurs. Permettant d'accroître vitesse et régularité, le couloir réservé est le premier outil efficace capable d'enrayer la chute de fréquentation du réseau. Il se trouve donc au centre de la stratégie déployée alors pour rendre à l'autobus une crédibilité perdue.

Ce choix n'est pas neutre. L'équipement en couloirs ne peut se faire dans toutes les voies parisiennes parcourues par le réseau et se déploie donc prioritairement sur les axes les plus larges, notamment la voirie haussmannienne majeure. En outre, dès lors qu'un couloir existe, il est tentant de vouloir y canaliser l'ensemble des lignes passant à proximité. Un mouvement de rabattement des lignes sur les grands axes est donc engagé, dans la suite des propositions radicales de l'APUR visant à distinguer un réseau principal, capable d'assurer une vitesse commerciale élevée grâce à un équipement complet en couloirs<sup>10</sup>. Lancé sous le nom de « lignes pilotes » en 1973, ces lignes principales illustrent l'idée que l'autobus ne doit être qu'un métro de surface. Abandonnant la capillarité qui le caractérisait, le réseau routier se trouve ainsi conduit à suivre une logique ferroviaire. Le gain d'une infrastructure spécifique – les couloirs réservés – se traduit par une perte de souplesse. Notons toutefois que la Carte orange, qui a aussi contribué à redresser la fréquentation du réseau routier à partir de 1975, est un support extrêmement souple pour le voyageur.

Il convient néanmoins de s'interroger sur les formes de souplesse ainsi abandonnées. En effet, sur le long terme, la réputation de mode souple qu'a l'autobus n'est pas aussi avérée que ce que véhiculent les discours et images. Seules deux refontes du réseau parisien *intra muros* ont eu lieu en cent quatre-vingts ans d'existence, en 1855 et 1945. Les tracés des lignes n'ont depuis lors que faiblement évolué, si ce n'est le mouvement partiel de rabattement sur les axes majeurs équipés de couloirs et plusieurs prolongements en périphérie.

La véritable souplesse du réseau d'autobus semble bien plus être la souplesse de court terme, la souplesse d'exploitation. Elle n'est que faiblement touchée par les réformes engagées, si ce n'est par la suppression du receveur, agent au rôle éminemment lié avec l'idée de souplesse, victime de la réduction des coûts engagée dans la suite du rapport Nora.

Ainsi, le cas de l'autobus parisien illustre bien l'importance du couple souplesse / rigidité dans l'évolution des réseaux de transport, notamment dans leur rapport au territoire. Il révèle le décalage entre un discours de la souplesse et une nécessité de la rigidité. Opérateur dans les faits, la rigidité agit en réalité dès la planification.

## **Rigidité et planification, par delà les discours**

Le monde des transports est en effet empreint de la nécessité de se rigidifier. Loin de n'être qu'une stratégie parmi d'autres, cette logique semble l'emporter dans les pratiques des différents

---

<sup>9</sup> A. PASSALACQUA, « Les petits autobus bleus de la RATP : l'éphémère expérience d'un BHNS avant la lettre », *Transports urbains*, n°115, sept. 2009, p.25-28.

<sup>10</sup> Voir L. COUTINHO, *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, 1971.

partis, notamment dès l'étape cruciale de la planification. La souplesse ne serait dès lors qu'un défaut que chacun cherche à pallier.

### ***La dictature de la rigidité***

Il est possible d'esquisser une théorie plus générale du rôle de la souplesse dans les relations entre les systèmes de transport et dans leur rapport au territoire. L'idée dominante est de considérer la souplesse comme une faiblesse, en décalage des discours laudateurs entourant cette notion. Une faiblesse déclinée dans différents secteurs, dont la combinaison contribue à dresser le paysage de la mobilité.

Cette idée s'exprime d'abord sur la voirie. Le système qui ne peut compter sur des éléments physiques assurant son territoire se trouve rapidement relégué. Tel est le cas de l'autobus avant la création de couloirs réservés. Disposer d'une infrastructure ne permet pas simplement de gagner en vitesse ou en régularité. Cela assure également une forte visibilité et garantit donc que les images et débats soient orientés en partie sur le sort du système considéré.

Enfin, la souplesse est aussi un désavantage en matière budgétaire. Il apparaît assez nettement que le fait de nécessiter de lourds investissements ne joue pas nécessairement un rôle négatif dans la prise en compte des projets. Le financement d'une infrastructure, même coûteuse, peut engager une dynamique favorable au mode envisagé, comme l'illustrent la construction du métro et celle du périphérique ou celle plus actuelle du Grand Paris Express. Des solutions peuvent être inventées, comme le recours à un partenariat avec le secteur privé. Au contraire, l'intérêt porté à un système ne requérant presque pas d'investissements, mais reposant plus sur des frais de fonctionnement, comme c'est le cas de l'autobus, semble moins mobilisateur. Autrement dit, c'est jusque dans les lignes budgétaires que les systèmes se doivent de rigidifier leurs positions. Le cas du tramway contemporain, pour lequel beaucoup d'agglomérations se sont récemment endettées, est ici exemplaire des multiples formes de rigidité qu'un mode peut déployer pour s'imposer, sur l'espace comme dans les esprits.

De ce fait, gagner en rigidité s'avère la seule possibilité ouverte aux systèmes dominés pour assurer leur survie, sinon s'imposer aux dominants. Il convient effectivement de tenir un territoire qui se déploie dans différentes sphères. Sur la chaussée, cette nécessité passe par l'installation de multiples dispositifs destinés à garantir que l'espace soit adapté au mieux aux besoins du système et qu'il lui soit, si possible, réservé. Le territoire passe également par la réservation d'une certaine partie de la clientèle, notamment par des systèmes d'abonnement. La sphère technique est aussi un domaine dans lequel un système de transport doit s'assurer un parti, notamment par l'existence d'un *corpus* technique, voire d'une doctrine, de corps d'experts et d'ingénieurs institutionnels ou non, de dispositifs de formation, etc. Les appuis sont aussi à chercher du côté politique, sur un modèle similaire. Le système peut alors faire jouer la logique de territoire, notamment auprès des élus.

C'est bien ainsi l'espace public qui se trouve rigidifié. Cette analyse porte un regard nouveau sur le processus historique de séparation des flux, dont la logique peut dès lors être comprise comme une déclinaison spatiale du processus de rigidification.

Cette quête de la rigidité conduit à une configuration particulière du champ des transports. L'ensemble du champ des transports se trouve ainsi entraîné dans un mouvement généralisé de perte de souplesse. Cette dynamique contribue à l'inertie spécifique qui caractérise le champ des transports. L'inertie se retrouve dans les différentes sphères dans lesquelles les systèmes sont

contraints de se rigidifier (sphères de la voirie, de la technique, de l'expertise, réglementaire, etc.). L'inertie est aussi celle des images, dont le rythme d'évolution est particulièrement lent.

Ainsi, alors que la société industrielle a valorisé la souplesse, qui semble être l'une des conditions de la mobilité, l'analyse plus fine de l'évolution des systèmes de transport contribue à relativiser cet engouement au profit d'une recherche de rigidité, dictée par la compétition des systèmes. Dans cette quête, la planification joue un rôle moteur, fondé sur les présupposés qu'elle entretient.

### **Planification et hiérarchie : la rigidité comme pratique**

Contrairement à l'adhérence, qui conduit au classement des modes déjà décrit, la souplesse ne permet pas de développer une vision aussi hiérarchisée du paysage des transports. D'une part, du fait des différentes acceptions que revêt cette notion ; d'autre part, du fait des multiples facettes de l'espace public sur lesquelles s'exprime le couple souplesse / rigidité. Chaque système ne présentant pas des positions aussi souples ou rigides dans chacune de ces sphères, la comparaison satisfaisante des systèmes entre eux est impossible.

La difficulté est d'ailleurs renforcée par l'hybridation fréquente entre les systèmes majeurs. De l'automobile individuelle au taxi, par exemple, c'est une gamme de systèmes que l'on peut identifier et qui présente un dégradé de souplesses et de rigidités : co-voiturage, autopartage, taxi individuel, taxi collectif, nouvelles formes d'utilisation et de partage de l'automobile, etc.

Pour autant, une échelle tacite existe dans les esprits, notamment dans les sphères où s'exprime l'expertise et où s'organise la planification des transports. Ce classement oppose les modes dits *lourds* aux modes dits *légers*. Classique, cette échelle oppose les modes ferrés, dont les capacités, vitesses et fréquences sont élevées, aux modes routiers, réputés plus faibles sur l'ensemble de ces critères. Cette échelle est fortement imbriquée avec les notions de souplesse et de rigidité, les modes lourds étant pour partie les modes les plus rigides. Mais elle s'en distingue, lorsque l'on réfléchit en termes de système global : la dépendance automobile, figure de la rigidité imposée par un système de transport à un territoire, se rapporte à un mode réputé léger, l'automobile<sup>11</sup>.

Si cette distinction est ancienne, il en est une autre plus récente, celle opposant les modes dits *doux* aux autres modes, dès lors implicitement réputés *durs*. La catégorie est assez élastique et ne se retrouve pas nécessairement dans d'autres contextes nationaux, les modes doux n'étant pas exactement les modes actifs relevant de *l'human powered mobility*, reprise d'une distinction plus ancienne entre systèmes *autonomes* et systèmes *hétéronomes* introduite par Ivan Illich<sup>12</sup>. Les modes doux seraient-ils les modes souples ? Au regard de la souplesse d'usage que connaissent la marche et le vélo, ce rapprochement semble légitime. Mais qu'en est-il à partir du moment où la première nécessite un trottoir, aux caractéristiques toujours plus encadrées par l'appareil réglementaire soucieux de le rendre accessible à tous, et où le second exige, par le biais d'associations cyclistes et de dispositions réglementaires, de jouir de bandes et pistes qui lui soient réservées ? Rigidifié, un mode doux le demeure-t-il ?

S'il est difficile de catégoriser et de hiérarchiser les systèmes de transport à l'aune du couple souplesse / rigidité, il est possible de voir comment la rigidité s'exprime dans la planification des transports, au profit des modes dominants. Une forme active de rigidité est effectivement décelable

---

<sup>11</sup> Voir G. DUPUY, *La dépendance automobile*, op. cit.

<sup>12</sup> Voir I. ILLICH, *La convivialité*, Paris, Le Seuil, 1973.

dans le choix des indicateurs retenus pour organiser les transports et juger de leur efficacité. Les systèmes les plus puissants ont effectivement configuré le champ de façon à ce que leurs propres critères fassent office d'échelle principale sinon unique d'évaluation des projets et de l'existant.

Premier de ces critères qui se sont imposés dans l'espace parisien, la vitesse. Bien que difficile à définir précisément, la notion de vitesse, aisément réductible à un chiffre utilisable dans les discours politiques ou techniques, fait figure de référence sur laquelle les systèmes de transport sont évalués, notamment dans la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle<sup>13</sup>. La capacité de transport est également l'un des points majeurs d'évaluation des systèmes en présence. Sur ces deux critères, les modes ferrés et l'automobile ont trouvé un accord de fait, capable en outre d'évacuer des systèmes moins performants de ce point de vue. Mais c'est également par la focalisation sur les liaisons domicile-travail que le métro, puis le RER, se sont imposés comme les systèmes dominants du transport public. Alors même que ces pratiques de pointe s'avèrent aujourd'hui moins importantes qu'elles n'ont pu l'être, cette orientation des regards pose question<sup>14</sup>.

D'autres critères auraient effectivement pu être mobilisés pour orienter le jeu des mobilités. Plutôt que la vitesse et la capacité, décideurs et techniciens auraient pu focaliser leur attention sur l'accessibilité, la proximité ou la capillarité d'un réseau. Ils auraient pu considérer comme décisifs le confort d'usage ou les pratiques liées aux loisirs ou à d'autres motifs que ceux liés au domicile-travail. Un autre paysage modal serait alors le nôtre.

Ainsi, les relations entre un système de transport et son territoire peuvent être approchées par le recours au paradigme de la souplesse. Celui-ci permet de penser les territoires mobiles dans toutes leurs acceptions et s'avère suffisamment clivant pour distinguer entre eux les principaux systèmes. S'il ne conduit pas à une hiérarchisation facile, il met en valeur les multiples relations entre les différentes sphères dans lesquelles s'expriment les tensions entre systèmes.

Bien que valeur unanimement saluée, la souplesse s'avère bien être une faiblesse plus qu'un atout dans ce jeu où les modes dominants s'imposent, au contraire, par les formes de rigidité qu'ils parviennent à instaurer. Un décalage entre le discours et les pratiques est donc perceptible, que l'on retrouve jusque dans la planification, dont le rôle dans le champ des transports est essentiel.

Il est néanmoins probable que l'étude d'autres contextes que le cas parisien majoritairement abordé dans cette réflexion pourrait conduire à des conclusions différentes. Non sur l'utilité des concepts envisagés ici, mais sur la configuration des relations entre modes de déplacement et sur les qualités attribuées aux uns et aux autres. Londres, dont les autobus sont le principal support de mobilité collective, n'a-t-elle pas établi une confiance ancienne en un système réputé en France trop souple pour être fiable ?

---

<sup>13</sup> A. PASSALACQUA, « Un mode et ses modèles : l'autobus parisien », *Flux*, n° 85-86, p.41-50.

<sup>14</sup> Sur la question de l'orientation des politiques de transport par les modèles, voir H. COMMENGES, *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*, thèse de doctorat de géographie, sous la direction de N. Cattani et L. Sanders, Université Paris Diderot, 2013.