



**HAL**  
open science

## Transports en commun et distance sociale

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Transports en commun et distance sociale. Métropolitiques, 2020. hal-03305995

**HAL Id: hal-03305995**

**<https://hal.science/hal-03305995v1>**

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.

## **Transports en commun et distance sociale. De l'omnibus au métro**

Arnaud Passalacqua

Mots clés : covid-19 / histoire / mobilité / transport / transports publics / transports collectifs / métro / bus / Paris / Île-de-France / espace public / confort /

Chapeau : L'apprentissage de la promiscuité citadine s'inscrit dans une histoire longue. Arnaud Passalacqua explore la notion de distance sociale à bord des transports collectifs parisiens en dévoilant les tensions qu'elle a toujours suscitées.

Pour qui fréquente les transports en commun de l'agglomération parisienne, l'année 2020 restera marquante. En janvier, le mouvement social contre la réforme des retraites se traduisait par des scènes quotidiennes de foules amassées sur les quais de métro, tandis que les autobus passaient complets devant des arrêts devenus lieux d'attroupements inhabituels. Quelques semaines plus tard, la lutte contre la pandémie de Covid-19 imposait un confinement provoquant une baisse d'environ 90 % du trafic voyageurs habituel de la RATP, qui réduisait drastiquement son service. Depuis le 11 mai, le déconfinement impose des mesures spécifiques qui doivent permettre le retour progressif à une situation normale. Ces mesures se fondent sur la distanciation sociale et comprennent notamment l'obligation du port du masque. Elles interrogent le mode de fonctionnement habituel de ces transports en commun, fondé sur la coprésence physique de voyageurs.

Ces transports ont donné lieu à une littérature abondante sur les enjeux de proximité sociale, dans le sillage de la sociologie interactionniste (Joseph 1994, Kornblum et Tonnelat 2017). Les transports, comme espace public, sont en effet l'un des lieux de construction de la société urbaine, où les gestes et les attitudes prennent des sens symboliques, porteurs d'un échange entre individus, inscrits dans un cadre matériel spécifique (Tillous 2016).

Parmi les normes observables, la distance sociale est une attitude ancrée dans les pratiques. Elle est le fruit d'une construction dont les origines sont à chercher aux débuts du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'essor de la ville industrielle s'accompagne de celui des premiers transports collectifs urbains, les omnibus. En fonction de l'intensité de la demande et de la capacité des systèmes de transport à y répondre, cette distance sociale a pris différentes formes et différents sens. L'intensification des flux, l'introduction de nouveaux systèmes de mobilité et l'évolution de normes sociales exogènes au monde des transports ont continuellement interrogé la distance sociale entre les voyageurs. Par cette expérience, les citoyens ont ainsi vécu la tension entre l'individu et la foule, que Charles Baudelaire et Walter Benjamin, comparaient à une forme d'aspiration ambivalente à la modernité (Benjamin 2002, Andriot-Saillant 2005).

### **L'omnibus et l'apprentissage de la promiscuité citadine**

L'omnibus naît avec la ville industrielle, au même moment que le chemin de fer : il se déploie rapidement de Nantes (1826) à Paris (1828), puis Londres (1829) et New York (1830). Cet essor correspond à celui d'agglomérations dont les dimensions s'accroissent : Londres voit sa population quadrupler et le diamètre de son aire urbaine tripler entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette croissance démographique offre aux systèmes de transport collectif un niveau de demande suffisant pour se développer et participer à la nouvelle culture urbaine qui se met en place (Belenky 2019).

À leurs débuts, les omnibus, simples diligences urbaines exploitées par des entrepreneurs indépendants sans réelle intervention des pouvoirs publics, sont fréquentés par un public socialement varié, de l'ouvrier et de la domestique aux militaires et aux bourgeois. Ce public est attiré par la nouveauté, puis fidélisé par un tarif accessible, garanti par une concurrence forte entre les exploitants. Les intérieurs d'omnibus deviennent des lieux de juxtaposition sociale, sans système de classes séparant les voyageurs. Cette promiscuité frappe beaucoup d'observateurs, comme en témoignent les nombreuses représentations de ces intérieurs – caricatures, dessins d'ambiance, peintures... – dont la première connue remonte à 1829 pour Paris (fig. 1).



Fig. 1 : « Un banc d'Omnibus », gravure de Fournier (1829)  
 Photographie d'Eugène Hutin,  
 © Musée de la Voiture, Compiègne, base Mémoire APTCF07495

Dans un espace étriqué où se font face deux bancs offrant chacun une dizaine de places, les voyageurs sont d'autant plus serrés que les omnibus rencontrent un vif succès et circulent dans les lieux les plus fréquentés de la capitale. Les caricatures nous donnent à voir de nombreuses scènes de gêne sociale : proximité des groupes sociaux, odeurs, corps obèses écrasant leurs voisins, paniers trop chargés, enfants supposés gênants (fig. 2)... La confrontation est d'autant plus inévitable qu'il est rare que l'on puisse choisir sa place, dont le nombre limité du fait de la faible puissance des deux ou trois chevaux.



Fig. 2 : « Un zeste, un rien... et l'omnibus se trouve complet »  
Gravure d'Honoré Daumier parue dans *Le Boulevard* (16 mars 1862)  
© BnF, Estampes et photographie (Dc-180j (28)-Fol.)

En se heurtant à la promiscuité, ces citadins, dont beaucoup sont d'anciens ruraux, apprennent certaines normes de la ville industrielle qui émerge. Progressivement, ils détournent les regards afin de respecter l'autre voyageur dans une forme de confiance réciproque tacite, celle de l'*inattention civile* (Goffman, 2013). Cet évitement fondé sur une reconnaissance de l'autre rend possible un anonymat de tous ; le voyageur se sent en sécurité à bord d'un omnibus qui traverse des quartiers qui lui sont souvent inconnus du fait de l'extension urbaine (Jane 1894). D'autres normes sont sûrement plus longues à se diffuser, comme la *motilité coopérative* (Lofland 1998), qui suppose que les voyageurs coopèrent pour fluidifier au mieux le déplacement : la foule qui attend sur le boulevard qu'un omnibus passe et offre quelques places à bord s'agite bien souvent de contestations, loin du respect de l'idée que les premiers arrivés doivent être les premiers à monter.

Des dynamiques institutionnelles de distanciation se mettent aussi en œuvre. L'introduction de l'impériale, venue de Londres au début des années 1850, conduit à une discrimination de genre : les femmes y sont interdites selon le contrat de concession accordé à l'exploitant, en raison de leur robe jugée trop large pour l'étroit escalier et du risque qu'elles y dévoilent leurs chevilles (Passalacqua 2013). Si bien qu'elles ne peuvent voyager qu'à l'intérieur, où le trajet coûte plus cher. La proximité sociale est d'ailleurs moins difficile à supporter sur l'impériale, où les hommes déploient leur journal en fumant ou observent la vie urbaine, qu'à l'intérieur où les espaces, certes à l'abri des intempéries, sont étriqués, sombres et soumis au vis-à-vis.

Puisque les hommes peuvent aussi monter à l'intérieur, les omnibus conservent la réputation d'être propices aux rencontres amoureuses : « [v]ous qui courez après les aventures [...] [p]our en trouver, prenez donc ces voitures, [q]ue dans Paris on nomme des omnibus », chantait-on dans les cabarets de la Belle Époque (Avisse 1939). Les bureaux de correspondance, sortes de stations de surface, sont souvent des lieux de prostitution, comme s'ils étaient des micro-quartiers de gare.

Une autre forme de différenciation sociale se joue par la diversification des systèmes de mobilité : les citadins les plus aisés abandonnent progressivement l'omnibus au profit de la voiture personnelle ou du fiacre. Le tramway, qui se déploie réellement à partir des années 1870, devient le mode de déplacement ouvrier, du fait de tarifs spécifiques pour les travailleurs, et du fait de sa capacité à offrir de longues liaisons entre les quartiers centraux qui ne l'acceptent pas aisément et les banlieues. Si l'omnibus devient dès lors le mode de déplacement privilégié des classes moyennes, la gêne de la promiscuité y est encore longuement perceptible. N'est-ce pas elle que le « phonographisme futur » qu'imagine Albert Robida en 1894 doit permettre d'amoinrir en offrant à chaque voyageur la possibilité de se reconstruire une sphère privée grâce à l'écoute de programmes personnalisés (fig. 3) ? Ce n'est que la motorisation, dans les années 1910, qui rend possible l'augmentation de la taille des véhicules et l'espacement des voyageurs, du fait de la puissance nouvelle du moteur, qui dépasse celle des chevaux.



Fig. 3 : « Le phonographisme futur s’offrira à nos petits-fils dans toutes les circonstances de la vie... », Gravure d’Albert Robida parue dans *Contes pour les bibliophiles* (1894)  
© BnF, Littérature et art (4-Y2-5299)

Enfin, avant d’être aussi éthérés et malgré l’interdiction de cracher à bord afin d’éviter la diffusion de la tuberculose, l’omnibus porte une réputation de saleté, voire de lieu de contagion (fig. 4)<sup>1</sup>. C’est aussi le cas des bureaux de correspondance, espaces clos où le voyageur se confronte à des inconnus : « ça sent l’crottin, l’vieux parapluie, le chien mouillé, l’chat qui s’oublie », chante alors Xanrof, célèbre chansonnier du début du XX<sup>e</sup> siècle (Berton *et al.* 1998).



Fig. 4 : « Le parfum des omnibus »  
Dessin de Grandjean paru dans *L’Assiette au beurre* (6 février 1904)  
© BnF, Réserve des livres rares (RES G-Z-337 )

## Le métro et l’accentuation du paradigme de la foule

Par contraste avec le monde de la surface, celui du souterrain, qui s’ouvre en 1900 avec l’inauguration de la ligne 1 du métro, est d’emblée marqué par l’hygiénisme. L’affirmation de cette préoccupation dans l’aménagement urbain est l’une des dynamiques motrices du cycle de l’haussmannisation (Barles 1999, Chatzis 2000). Ce nouvel espace qu’est le métro est cohérent avec une esthétique de la propreté, marquée par le carreau blanc biseauté. Véritable icône du métro, ce matériau présente à la fois l’intérêt

1 Voir le travail d’Agnès Sandras sur les pandémies et l’humour depuis le XIX<sup>e</sup> siècle publié à l’occasion de la crise actuelle (<https://histoirebnf.hypotheses.org/9197>).

d'être aisément nettoyable et de refléter au mieux une lumière encore assez faible par rapport à celle rendue possible par les néons.

Le métro est tout de suite un lieu de la foule. Les premières années d'extension du réseau connaissent un essor soutenu de la fréquentation, puisque la fréquentation passe de 56 à 467 millions de voyageurs annuels entre 1901 et 1913 (Passalacqua 2009). La masse de voyageurs est constitutive de l'idée même d'un métro, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement ne peuvent s'envisager qu'en regard d'une forte fréquentation. C'est pour enfin offrir une grande capacité de transport à une capitale aux réseaux dépassés par le nombre de voyageurs et incapable de faire face à l'afflux prévisible de l'Exposition universelle de 1900, que l'État et la Ville ont fini par sortir du conflit ancien les opposant sur le projet de métro. Cette logique de masse est ancrée dans le paradigme industriel sur lequel s'appuie le métro, qui diffère de celui de l'omnibus : ticket à tarif unique, espaces normalisés, chefs de train chargés notamment de s'assurer de la bonne fermeture des portes... Pour le voyageur, cela se traduit souvent par des rames bondées. Dès 1911, le célèbre journal satirique *L'Assiette au beurre* consacre à ce thème un numéro, qui représente les voyageurs sous la forme de petits pois serrés dans ces boîtes que sont les nouvelles rames Sprague-Thomson entièrement métalliques (Pike 2005) (fig. 5).

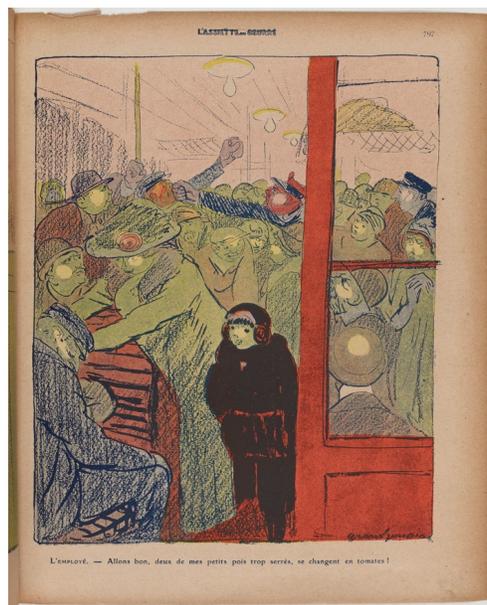


Fig. 5 : « **Allons bon, deux de mes petits pois trop serrés, se changent en tomates !** »

Dessin de Grandjouan paru dans *L'Assiette au beurre* (4 mars 1911)

© BnF, Réserve des livres rares (RES G-Z-337 )

Les périodes d'utilisation la plus intense du métro sont les deux conflits mondiaux, qui perturbent l'offre de transport en général. La Deuxième Guerre mondiale a connu la situation la plus critique : le métro a dû pallier le manque d'autobus, dont le réseau réduit a principalement desservi la banlieue, ainsi que la pénurie des carburants automobiles et l'absence des tramways, démantelés au cours des années 1930. Il voit sa fréquentation doubler pendant les années de guerre puis encore s'accroître à la Libération jusqu'à atteindre 1,6 milliard de voyageurs en 1946, un niveau qui n'a été retrouvé que ces dernières années (fig. 6).



Fig. 6 : Station Gare de l'Est (23 septembre 1943)  
 © Paris Musées / Musée Carnavalet (PH9854)

Cet afflux de voyageurs conduit à un rapprochement des corps, y compris avec les occupants allemands autorisés à voyager en 1<sup>re</sup> classe, tandis que les Juifs porteurs de l'étoile jaune sont contraints de monter dans le dernier wagon à partir du 8 juin 1942, la distance sociale prenant alors une acception antisémite. En octobre 1942, *L'Illustration* s'empare du sujet de la foule toujours plus nombreuse en publiant un long article décrivant ce que pourrait être une forme de régulation de ces flux nouveaux fondée sur l'éducation des foules (Quéant 1942). En s'inspirant du Code de la route, l'article en appelle à des règles de circulation (tenir sa droite, laisser descendre, avancer au milieu des wagons...). Même si elles supposent un espacement des corps, ces propositions ne se fondent pas sur une amélioration du confort de l'individu en tant que tel. Elles sont inspirées par la nécessité de fluidifier le flot de voyageurs. La distance physique peut ainsi se justifier par bien des motifs.

Les années 1950 voient un enlèvement progressif de la nouvelle RATP, créée en 1949, et de son métro, si bien que le thème de la proximité à bord perd de son acuité. Elle se retrouve plutôt aux principaux points du réseau d'autobus de banlieue, où des couloirs sont installés pour canaliser la foule des pendulaires de plus en plus nombreux, avant que le RER, qui arrive progressivement dans les années 1970, permette de fluidifier, pour un temps, les foules de voyageurs banlieusards.

### Une proximité spatiale devenue insupportable ?

Depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle, l'enjeu de la distance sociale à bord des transports collectifs est progressivement revenu sur le devant de la scène, du fait de facteurs intrinsèques aux systèmes de mobilité mais aussi de dynamiques sociales nouvelles. D'abord, la proximité sociale à bord s'est accrue sous l'effet de l'augmentation de la fréquentation du métro – passée au-delà de 1,5 milliard de voyageurs annuels en 2010 –, de la hausse de fréquentation aux heures creuses et du dépassement courant du seuil de saturation fixé à 4 voyageurs/m<sup>2</sup>, en particulier sur la ligne 13 devenue le point noir de cet engorgement (Haywood et Koning 2014). Dès 1985, des *pousseurs* ont dû être positionnés sur le RER A pour assurer la fermeture des portes sur une ligne inaugurée en 1977 !

Ailleurs sur le réseau et même en surface, la question de la saturation des véhicules, notamment de l'occupation d'espaces traditionnellement peu remplis (milieu des wagons et arrière des autobus), s'est posée d'une façon plus aigüe. Symbole de distanciation, la 1<sup>re</sup> classe a été supprimée afin de permettre un meilleur remplissage du matériel roulant, en 1991 sur le métro, puis en 1999 sur le RER. L'autobus, que la RATP s'efforçait de rendre attrayant à l'aide de publicités vantant justement l'espace qu'il offrait

alors (« La rue est un spectacle. Il nous reste des places pour le spectacle de l'après-midi », 1977) perd progressivement cette image de mode vide, notamment en banlieue et du fait des abonnements.

Plus récemment, le *smartphone*, réputé apporter tant de solutions aux questions de mobilité, peut être vu comme un facteur d'accroissement du sentiment d'être comprimé. Son usage suppose de disposer d'un espace minimal qui disparaît en cas de forte affluence, le mal-être physique se combinant ainsi à l'inconfort de ne pas pouvoir l'utiliser comme le font habituellement nombre de voyageurs. Comme avec les systèmes d'optimisation d'itinéraire pour les voitures, le *smartphone* pourrait même être générateur de congestion du fait qu'il met à disposition des voyageurs des informations jusque-là assez floues, comme l'indication de la localisation des sorties sur les quais, ce qui peut générer des regroupements de voyageurs dans certaines parties des rames.

Ainsi, dans ce monde de proximité, on est presque étonné de voir se dégager des espaces libres à bord du métro qui ne semblent plus résulter que d'une situation exceptionnelle, comme celle d'une foule fuyant l'odeur dérangeante d'un sans-abri, la distance physique reflétant ici la distance sociale (Vollaire 2012). Pourtant, plusieurs dispositifs et nouvelles normes sociales sont venus incarner une aspiration à des distances jugées de plus en plus nécessaires : d'abord des *artefacts* comme les portes palières déployées le long des lignes automatiques (Foot 2008) mais aussi la vitre amovible qui a été installée à bord des autobus des années 1990 pour répondre aux agressions de machinistes. D'autres ont incité à distancier les voyageurs entre eux, comme cette signalétique qui indique à ceux qui attendent de se mettre sur le côté afin de laisser évacuer ceux qui descendent, écho lointain des propositions de *L'Illustration* de 1942.

Enfin, des normes sociales non spécifiques au monde du transport alimentent également ce besoin d'espace. La thématique du *man spreading*, puis l'affirmation de la question du harcèlement sexuel, marquée par la figure des *frotteurs du métro*, ont mis en lumière cette nécessaire distance sociale en la rattachant au thème plus large des relations de genre. La société française est-elle prête à accepter ce que connaissent d'autres grandes métropoles qui, de Tokyo à Mexico (Ángel Aguilar et de Alba 2012), réservent des wagons aux femmes ? Les grèves de 2019-2020 ont vu des agents orienter des femmes de façon préférentielle vers certaines portes de RER mais les opérateurs ont affirmé que de telles distinctions genrées n'étaient pas envisagées (Leboucq 2019).

### **De l'acceptation de la distance sociale à l'acceptation de la métropole ?**

Cette rapide exploration historique de la notion de distance sociale à bord des transports collectifs parisiens montre qu'il existe une tension propre à ces systèmes qui se doivent de véhiculer aussi bien des flux que des individus. Selon les configurations sociales, techniques, sanitaires ou économiques, l'approche par les flux peut l'emporter sur l'approche plus individuelle, si bien que les modalités du voyage conduisent à des distances qui peuvent devenir problématiques. Dès lors, différents dispositifs interviennent pour rétablir cette distance ou la rendre acceptable : normes sociales, éléments matériels, régulations des comportements par l'institution...

La tension entre l'individu et la foule s'inscrit dans le sillage du processus d'industrialisation que nos villes ont vécu depuis deux siècles. Les transports en ont été l'un des lieux de son expression, de son apprentissage et de sa régulation. Le fait que la crise sanitaire actuelle conduise à remettre en cause les habitudes comportementales établies en imposant des distances plus grandes entre voyageurs rentre d'ailleurs en cohérence avec l'aspiration, exprimée lors du confinement du printemps 2020, à des formes de vie alternatives à celles qu'offrent nos grandes métropoles, elles-mêmes intimement liées à l'invention des transports urbains.

## Bibliographie

- Andriot-Saillant, C. 2005. « “Tu marches dans Paris tout seul parmi la foule” » : la poésie moderne en quête de soi (Baudelaire, Apollinaire, Breton) », in Paul, J.-M., (dir.), *La Foule : mythes et figures. De la Révolution à aujourd'hui*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 189-209.
- Ángel Aguilar, D. M. et de Alba, M. 2012. « Déplacements urbains et interaction sociale : le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico », *Bulletin de psychologie*, vol. 1, n° 517, p. 19-32.
- Avisse, A. 1939. « Adieu à Madeleine-Bastille », *L'Intransigeant*, 18 avril.
- Barles, S. 1999. *La Ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Seyssel : Champ Vallon.
- Belenky, M. 2019. *Engine of Modernity. The Omnibus and Urban Culture in Nineteenth-Century Paris*, Manchester : Manchester University Press.
- Benjamin, W. 2002. *Charles Baudelaire*, Paris : Payot.
- Berton, C., Le Coënt, M., Martin, P., Tricoire, J. et Zuber, H. 1998. *Le Patrimoine de la RATP*, Charenton-le-Pont : Flohic.
- Chatzis, K. 2000. *La Pluie, le métro et l'ingénieur. Contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains*, Paris : L'Harmattan.
- Foot, R. 2008. « Les portes palières du métro entre suicide, courant d'air et conducteurs », Istanbul : XVIIIe Congrès International de l'AISLF.
- Goffman, E. 2013. *Comment se conduire dans les lieux publics. Notes sur l'organisation sociale des rassemblements*, Paris : Economica.
- Haywood, L. et Koning, M. 2014. « L'enfer, dans le métro parisien, c'est les autres », *Métropolitiques*, 1<sup>er</sup> octobre.
- Jane, F. T. 1894. « The Romance of a London Omnibus », *The English Illustrated Magazine*, n° 11, p. 691-699.
- Joseph, I. (dir.). 1994. *Gare du Nord, mode d'emploi*, Paris, Plan urbain, RATP, SNCF.
- Kornblum, W. et Tonnelat, S. 2017. *International Express. New Yorkers on the 7 Train*, New York : Columbia University Press.
- Leboucq, F. 2019. « La SNCF réserve-t-elle des voitures aux femmes ? », *Libération*, 13 décembre.
- Lofland, L. H. 1998. *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*, New York : Aldine de Gruyter.
- Passalacqua, A. 2009. *L'Autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Université Paris Diderot.
- Passalacqua, A. 2013. « Genre et mobilité urbaine : un itinéraire parisien, XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles », in Knittel, F. et Raggi, P. (dir.). *Genre et techniques, XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 221-238.
- Pike, D. L. 2005. *Subterranean Cities. The World beneath Paris and London, 1800-1945*, Ithaca : Cornell University Press.
- Quéant, O. 1942. « Pour un “code de la foule en métro” », *L'Illustration*, 17 octobre.
- Tillous, M. 2016. « Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial », *Flux*, vol. 1, n° 103-104, p. 32-43.
- Vollaire, C. 2012. « Stratégies d'incorporation », *Multitudes*, vol. 2, n° 53, p. 203-207.

**Arnaud Passalacqua** est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Paris (ICT/LIED). Ses travaux portent sur les questions de mobilité analysées à l'aide de concepts transversaux : espace public, innovation, circulations transnationales, imaginaires, énergie... Il travaille sur divers systèmes de transports urbains et sur des questions ferroviaires, à différentes échelles d'espace et de temps du XIX<sup>e</sup> siècle aux enjeux contemporains.

Sa page personnelle : <https://ict.univ-paris-diderot.fr/arnaud-passalacqua>