



HAL
open science

Quand Citroën et Renault exploitaient des autocars : nouveaux entrants et réseaux anciens dans l'agglomération parisienne des années 1930

Passalacqua Arnaud

► To cite this version:

Passalacqua Arnaud. Quand Citroën et Renault exploitaient des autocars : nouveaux entrants et réseaux anciens dans l'agglomération parisienne des années 1930. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2022, 127, pp.3 - 11. 10.3917/flux1.127.0003 . hal-03716798

HAL Id: hal-03716798

<https://hal.science/hal-03716798v1>

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.

QUAND CITROËN ET RENAULT EXPLOITAIENT DES AUTOCARS :
NOUVEAUX ENTRANTS ET RÉSEAUX ANCIENS DANS
L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE DES ANNÉES 1930

[Arnaud Passalacqua](#)

Université Gustave Eiffel | « Flux »

2022/1 N° 127 | pages 3 à 11

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux1.127.0003

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux-2022-1-page-3.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.

© Université Gustave Eiffel. Tous droits réservés pour tous pays.





Quand Citroën et Renault exploitaient des autocars : nouveaux entrants et réseaux anciens dans l'agglomération parisienne des années 1930

Arnaud Passalacqua

À l'heure où la mobilité voit se multiplier les offres portées par des acteurs venus de différents horizons, des exploitants traditionnels aux entreprises du numérique, en passant par les constructeurs automobiles, nous proposons ici de revenir sur l'un des premiers épisodes historiques où un tel mélange s'est opéré dans les services en réseau : les années 1930 en région parisienne. Ce moment historique appelle bien des échos avec notre époque, qui voit venir l'ouverture à la concurrence du marché des transports de surface de l'agglomération parisienne et, simultanément, la création du Grand Paris Express appelé à transformer l'identité de ce territoire.

Confrontés à la crise économique, les constructeurs automobiles Citroën et Renault cherchent alors de nouveaux débouchés en lançant des services d'autocars reliant Paris à la grande banlieue, à partir de 1932. La crise urbaine, incarnée dans les mobilités par la mauvaise desserte d'une périphérie trop rapidement étendue, leur donne l'espoir de conquérir un public que l'offre de transport collectif portée par le Conseil général de la Seine et exploitée par la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP) ne peut satisfaire. Mais, ce faisant, ces constructeurs se heurtent à un cadre légal, très protecteur pour l'exploitant en place, qui peut compter sur l'appui de l'administration, au-delà des tensions régulières qui marquent leurs relations. Les positions défensives des acteurs en place sont très fortes et interdisent aux nouveaux venus de desservir le cœur de l'agglomération où l'obtention de terminus est longuement disputée.

Le maintien d'un *statu quo* n'est pourtant pas possible. Avant même l'émergence de ces nouveaux services de liaisons routières vers la grande banlieue, les transports en commun parisiens se sont lancés dans une transformation profonde en engageant le démantèlement du réseau de tramway, sous la pression de la congestion, déjà perceptible, du système automobile (Larroque, Margairaz, Zembri, 2002). Renault y voit aussi une niche commerciale pour y placer ses autobus dans un contexte morose. Mais ce triomphe du mode routier sur le mode ferré n'est qu'apparent puisque de nouvelles concurrences se font jour. Les prolongements de lignes de métro en banlieue, alors en cours et inaugurés à partir de 1934, témoignent de la prise en compte de l'expansion urbaine par les pouvoirs publics sous une forme moins capillaire mais plus capacitaire que le tramway. Plus directement liés au contexte économique difficile, des services de taxis collectifs s'organisent, aux marges légales et géographiques de la capitale (Passalacqua, 2010).

Inscrites dans ce faisceau de concurrences nouvelles portées au système de transport public de surface, les initiatives de Renault et de Citroën n'ont été abordées, à notre connaissance, que par Claudine Fontanon (Fontanon, 1980). Elles présentent pourtant un intérêt historique notable, du fait qu'elles participent à perturber le cadre institutionnel rigide alors établi. Étonnamment à première vue, elles ne sont pas sanctionnées sur le terrain juridique mais trouvent leur place dans les pratiques. Plutôt que de les évincer, la coordination des transports, grande thématique des politiques publiques de l'époque, agit

donc comme un processus d'intégration des constructeurs qui finissent par obtenir eux-mêmes des services concédés tout en en offrant des liaisons routières vers la grande banlieue jusque-là inexistantes.

Notre propos vise à démontrer l'idée que si Renault et Citroën parviennent à pérenniser leur position, c'est qu'ils ont su se montrer indispensables en se fondant sur une logique commerciale inédite dans un monde des transports publics de l'agglomération parisienne peu enclin à prendre des risques. En lançant de nombreux services et en tablant sur le fait que la demande suit l'offre, les deux constructeurs déploient une approche nouvelle, venue de l'industrie automobile : une logique de constructeur plutôt que d'exploitant et ce dans une activité d'exploitant et non plus de constructeur. La puissance de leurs positions et le caractère extrêmement libre de leur exploitation, en dehors de tout cahier des charges, inquiètent l'administration, tandis que les Franciliennes et Franciliens peuvent juger de la qualité, des tarifs abordables et des fréquences élevées de ces services face à ceux des autobus traditionnels. Créer des lignes d'autocars reliant un centre-ville et sa périphérie a pour objectif de s'ouvrir un marché, susceptible de correspondre, grâce à ses faibles coûts d'exploitation, à une demande qui se maintient malgré la crise. L'hypothèse ici étudiée se résume donc ainsi : c'est en combinant la force de ce marché et leur caractère d'acteurs centraux dans le monde politique et industriel que Citroën et Renault parviennent à trouver et maintenir leur place.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS PARISIENS :

PEU D'ACTEURS, MAIS DES POSITIONS TRÈS ÉTABLIES

Le paysage des acteurs des transports collectifs de l'agglomération parisienne n'est pas préparé au début des années 1930 pour accepter l'arrivée de nouveaux entrants. Il s'est fortement réduit, comparé à ce qu'il était avant la Première Guerre mondiale, et s'est doté d'un cadre rigide. Refondu par les conventions de 1920 pour le réseau de surface, il présente alors le visage d'un partenariat entre acteurs publics, le Département de la Seine et ses voisins qui tiennent le rôle d'autorités organisatrices, et deux acteurs privés en charge de l'exploitation. La STCRP exploite autobus, tramways et bateaux, selon un système de régie intéressée sur une zone de monopole (1). Dans un cadre similaire, la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP) exploite le métro, après avoir absorbé les lignes du Nord-Sud en 1931. Entre ces deux acteurs, les relations sont

tendues et la complémentarité entre leurs réseaux n'est pas inscrite dans leurs politiques.

À côté de ces acteurs du transport collectif, figurent le monde du taxi, très actif au cours des années 1930, et celui de l'automobile individuelle. Alors que les signes d'une congestion menaçante étaient perceptibles dès les années 1920, la crise économique atténuée ce risque, dans la mesure où l'acquisition et l'usage de la voiture marquent une pause, tout en voyant la réalisation des premiers travaux d'adaptation de Paris à la logique circulatoire automobile (Flonneau, 2005). Ainsi, entre 1931 et 1932, pour la première fois, le parc d'automobiles de la Seine connaît une chute, de 0,86 % (Préfecture de la Seine, 1932-1933). Pour les constructeurs, la conjoncture se retourne, tandis que cette chute de la mobilité, résultat d'une baisse de l'activité, touche également les transports en commun (2). L'arrivée de nouveaux exploitants ne peut donc être jugée comme une aubaine par les acteurs en place, qu'ils y voient une concurrence potentielle ou un nouvel élément à intégrer dans une coordination déjà difficile.

L'INVENTION D'UN NOUVEAU MARCHÉ : LES AUTOCARS DE GRANDE BANLIEUE

En France, les premiers services d'autocars Citroën permettant de rallier la périphérie des agglomérations françaises sont lancés au début de l'année 1932, dans le Sud-Est et en Normandie. Dès février 1932, André Citroën informe le préfet de Police, Jean Chiappe, de son intention d'en ouvrir en région parisienne (3). Parallèlement, il mène dans la presse une campagne annonçant leur inauguration très prochaine. En mars 1932, *Le Petit Parisien* promet le « confort inconnu jusqu'à ce jour [des] luxueux autobus Citroën (4) ».

L'empressement d'André Citroën se heurte aux craintes de la Préfecture de la Seine et de la Préfecture de police et aux intérêts de la STCRP, qui doit, légalement, être consultée et s'élève contre cette concurrence, en suggérant notamment d'imposer à Citroën des terminus *extra muros* (5). La Préfecture de la Seine craint, d'une part, le développement de réseaux privés incontrôlés, sans cohérence et sans tarifs spéciaux, ne desservant que les flux jugés rentables, sur le modèle des débuts de l'omnibus dans les années 1830-1840, et, d'autre part, la concurrence du réseau institutionnel de la STCRP. Citroën effraye également l'administration par sa force de frappe industrielle et médiatique. Son nom s'affiche alors en lettres

lumineuses sur la tour Eiffel depuis 1925 (Le Gallic, 2019), tandis qu'il inonde la presse de pages publicitaires.

Mais les pouvoirs publics sont en réalité impuissants puisque le transport automobile constitue encore largement une lacune juridique, ce qui explique également que les transporteurs ferroviaires, confrontés à l'arrivée d'un nouveau venu, ne puissent réagir. Du reste, Citroën annonce qu'il entend ne pas faire concurrence au réseau routier départemental. Le Conseil d'État avait d'ailleurs rappelé, peu avant, la protection dont jouissent les exploitants de réseau urbain (6).

Face à cette situation juridique, l'administration préfectorale ne peut s'appuyer que sur la clause des conventions de 1920 qui lui réserve le droit exclusif de stationnement pour le transport de voyageurs dans l'ancienne enceinte de Paris. Ainsi, le débat s'oriente par défaut vers le problème du stationnement des autocars, question concrète qui ne peut être éludée. Dès février 1932, Citroën demande « l'exclusivité du droit de stationner (7) » le long du trottoir longeant les Tuileries, place de la Concorde. Or des demandes semblables ont déjà été refusées à la STCRP et aux taxis, non pour des raisons juridiques, mais à cause de la congestion du lieu. En avril 1932, le préfet de la Seine, Édouard Renard, rejette donc la première demande de Citroën, en s'appuyant sur cette interdiction de stationner. Mais il s'agit probablement aussi sinon surtout d'interdire une concurrence au réseau départemental, que certaines liaisons annoncées par Citroën, telle la ligne Paris – Versailles, laissent envisager.

Citroën offre alors de nouvelles garanties. Profitant des congés du conseiller conservateur Georges Delavenne, président de la commission des transports du Conseil général de la Seine qui a exprimé son opposition au projet, Citroën parvient à passer un accord en force au milieu de l'été, tout en intensifiant sa campagne médiatique. Édouard Renard convoque une rencontre entre André Mariage, patron de la STCRP, et André Citroën, d'où il ressort cet accord, ratifié à distance par Georges Delavenne, par l'intermédiaire du préfet. André Citroën s'engage à n'effectuer aucun trafic local dans la zone de la STCRP et à moins de 2 km au-delà de ses terminus ; sur la zone du monopole, il s'engage à ce que ses tarifs soient 25 % plus élevés que ceux de la 1^{re} classe de la STCRP (8).

Chez Citroën, tout a été préparé auparavant, puisque les premiers services démarrent le 30 août 1932. Onze lignes sont ouvertes en un peu plus d'un mois, reliant Paris à d'importantes communes de grande banlieue comme Pontoise, Creil, Mantes,

Étampes, Coulommiers, Melun... Les départs se font de la place de la Concorde qui n'a été qu'un alibi pour défendre les intérêts de la STCRP, puisque sa congestion supposée n'empêche pas le balai des nombreux cars Citroën.

Après s'être opposé au projet de Citroën, puis avoir obtenu des garanties protégeant son monopole, André Mariage lance de son côté des services d'autocars de grande banlieue en collaboration avec Renault, une entreprise dont il est proche (Larroque, 1982). Ce n'est là qu'une nouvelle facette de la concurrence entre Citroën et Renault, très marquée depuis la sortie de la guerre et qui se joue sur différents tableaux (Loubet, 2000). Dans cette dynamique, les deux industriels se sont engagés dans la voie d'une organisation fordiste dont les usines de Javel et de l'île Seguin ont été les vitrines (Loubet, 1999).

Renault a lui aussi tenté de s'engager dans l'aventure dès mars 1932 en demandant, en vain, à pouvoir bénéficier du stationnement de la place de la Concorde (9). De mars à novembre 1932, Louis Renault s'entretient alors à plusieurs reprises avec le préfet de la Seine, pour lui faire part de « l'intérêt qu'[il attache] à pouvoir présenter [...] des autobus de [sa] marque (10). » En décembre 1932, il finit par dénoncer le « monopole [...] qui [lui] cause un préjudice certain (11) », celui de Citroën et non celui de la STCRP, pourtant seule détentrice d'un monopole institutionnel !

Après avoir envisagé la création d'une « gare souterraine, creusée dans le remblai formé par la terrasse des Tuileries (12) », l'administration préfectorale choisit de remettre à plat ce marché. Édouard Renard demande donc à Renault de lui suggérer d'autres lieux de stationnement. La compagnie propose quatre emplacements périphériques afin de regrouper ses lignes par secteur géographique et ouvre finalement des services analogues à ceux de Citroën, ce dernier étant simultanément contraint de quitter la Concorde. La question du stationnement dans Paris *intra-muros*, même relégué en périphérie, demeure sensible mais trouve des facilités grâce au démantèlement simultané du réseau de tramways. En juin 1934, les autocars Renault sont par exemple autorisés à stationner place de la Villette « à l'emplacement des voies qui servaient aux tramways de la ligne n° 5 (13) ».

Un deuxième constructeur entre donc sur le marché. Quand Citroën en a été le pionnier rapidement établi, Renault a joué le rôle du nouvel entrant avec ses arguments classiques : lutte contre un monopole de fait, même vieux de quelques

semaines, favoritisme de l'administration envers l'agent établi... Les réticences de l'administration face aux premières demandes de Citroën, notamment inspirées par la STCRP, peuvent également être lues comme la défense des intérêts d'André Mariage et de Louis Renault. L'imbrication industrielle, voire personnelle, *via* les conseils d'administration, vient ainsi troubler la distinction entre opérateur et fournisseur. Si bien que ce que Citroën a perturbé est peut-être tout autant l'entente entre la STCRP et Renault que le marché de la mobilité francilienne.

CONSTRUCTEUR ET EXPLOITANT, DEUX ACTIVITÉS DIFFÉRENTES, MAIS UNE DISTINCTION PERMÉABLE

Pour Renault et Citroën, ouvrir de tels services signifie franchir une frontière industrielle séparant les activités de fournisseur et d'exploitant. Cette distinction est l'une des conséquences de la motorisation engagée à la Belle Époque. Jusqu'alors, la Compagnie générale des omnibus construisait ses propres véhicules hippomobiles. Ce n'est qu'au moment de tester les omnibus automobiles qu'elle s'adresse à différents constructeurs, tout en conservant la production des caisses. Cette division demeure après la Première Guerre mondiale, Renault et Panhard livrant des châssis à la STCRP.

Dans les années 1930, pour Citroën, devenir exploitant s'inscrit dans le plan ambitieux de relance de son activité qu'elle met en œuvre entre fin 1931 et début 1933, et qui passe par le lancement de taxis et d'autocars. La crise se fait en effet sentir en France depuis le second semestre 1930. Mais, alors que la production de Renault chute de 20,15 % entre 1929 et 1932, celle de Citroën accuse une baisse de 53,32 % (Loubet, 2001). Ce qui, combiné à son traditionnel esprit novateur, peut expliquer sa détermination. Toutefois, dans ses courriers à l'administration, Citroën n'exprime pas les raisons qui le poussent à créer ces nouveaux services. En revanche, Renault rend explicites les siennes, sous la forme d'un chantage à l'emploi en région parisienne. « Vous savez combien nous cherchons à maintenir un volant d'affaires important de manière à conserver le plus possible d'ouvriers dans nos ateliers (14) », écrit la direction de la firme à la Préfecture de la Seine dès mars 1932. L'effectif du site de Billancourt chute d'ailleurs de 26,67 % entre 1929 et 1932 (Loubet, 2001).

En novembre 1932, alors que Citroën a lancé ses services, la plume de Louis Renault se fait plus pressante : « [les véhicules] sont complètement terminés à l'heure actuelle et il est nécessaire

que nous les mettions en fonctionnement (15) ». Ces arguments relèvent de la logique d'un constructeur qui entend vendre des véhicules, quel qu'en soit l'usage final et sans faire allusion à la nécessité de nouvelles liaisons entre Paris et la grande banlieue. Pourtant, aussi bien Citroën que Renault ont dû mener des études sur la desserte des zones qu'ils envisagent d'irriguer. Cela ne ressort en revanche pas dans leur correspondance administrative, comme s'ils faisaient le choix de camper sur leur légitimité de constructeurs établis et reconnus, sans risquer d'avancer sur un terrain *a priori* méconnu et où ils seraient moins légitimes.

La presse, pour sa part, laisse entendre que les constructeurs espèrent écouler leur production destinée à l'exportation. Les marchés étrangers se referment effectivement dès 1930 sous l'effet de la crise économique, de politiques douanières protectionnistes et du chauvinisme (Loubet, 2001). Les constructeurs cherchent donc à se créer de nouveaux marchés, quitte à faire évoluer leur activité. Au sein de chaque groupe, la distinction est toutefois marquée entre les métiers de fournisseur et d'opérateur par la création de filiales. D'une part, les Transports Citroën, et, d'autre part, la Compagnie d'exploitation automobile (CEA). Néanmoins, dans ses courriers, Louis Renault utilise indifféremment les termes *exploitants* et *constructeurs* (16).

Dans chaque camp, l'affaire relève de la plus haute importance, puisqu'André Citroën, assisté de Charles Manheimer, son administrateur-délégué, et Louis Renault, assisté de Paul Hugé, un ami proche, mènent les négociations, notamment avec Émile Jayot, le directeur de l'inspection générale des transports en commun à la Préfecture de la Seine, homme-clé des questions de planification et de coordination. Un dossier que l'arrivée de nouveaux acteurs contribue à rendre encore plus épineux, notamment du fait de la réussite qui vient couronner leur initiative.

LE SUCCÈS D'UNE POLITIQUE DE L'OFFRE

Les services proposés par Citroën rencontrent rapidement un franc succès, ce qui explique l'acharnement de Renault pour l'imiter. Dès le mois d'août 1932, sur la ligne Paris – Fontainebleau, il y a 26 départs par jour dans chaque sens. Le trajet, qui compte quatre arrêts dans Paris et respecte le monopole de la STCRP jusqu'à Viry-Châtillon, est effectué en 1 h 45 pour le prix de 14 F (9,72 €₂₀₂₀). Rallier Coulommiers en autocar est moins cher qu'en 3^e classe de chemin de fer, et jugé par le *Journal du commerce* aussi confortable qu'en 1^{re} classe (17). Les liaisons sont assurées par des autocars C6 offrant de 19 à 22 places assises. Ceux de Renault sont similaires.

En 1934, ce ne sont pas moins de 168 lignes d'autocars qui desservent la périphérie de l'agglomération parisienne, dont 56 Citroën et 36 Renault (Fontanon, 1980).

Quelques semaines après leur lancement, les services Citroën ont déjà atteint un niveau de fréquentation important, transportant par exemple 51 034 voyageurs en une semaine en octobre 1932 (18). Parmi les 11 lignes en exploitation, celles reliant Étampes, Mantes, Fontainebleau et Creil sont nettement plus fréquentées que celles de Senlis, Rambouillet et Chartres. La moyenne d'occupation des voitures, de 12,75 voyageurs par trajet, laisse d'ailleurs des marges de progression.

Mais le phénomène le plus notable est l'évolution de la fréquentation quotidienne. Les lundis et jeudis enregistrent une légère surfréquentation par rapport à la moyenne des jours ouvrés, respectivement de 12 % et 6 %, correspondant aux retours du lundi matin, après un dimanche passé à la campagne, et aux sorties des écoliers n'ayant pas cours le jeudi. Surtout, si le samedi, encore partiellement travaillé, voit affluer 10 % de plus de passagers que les jours ouvrés, le dimanche, 93 % de voyageurs supplémentaires sont enregistrés. Les services d'autocars répondent donc aux besoins de retour en famille de celles et ceux qui ont déménagé à Paris depuis les franges de l'agglomération et à une pratique nouvelle, le tourisme dominical autour de la capitale.

Ce succès du dimanche rappelle celui des services spéciaux organisés par la STCRP depuis le début des années 1920 qui desservent stades, forêts et monuments d'une large région parisienne. L'exploitation de ces services spéciaux peut d'ailleurs avoir motivé ses réticences à voir se développer la concurrence, cette activité étant très rémunératrice, avec une recette au kilomètre environ double de celle des lignes classiques (19). Ces deux offres, gouvernées par des logiques différentes, puisque les services spéciaux sont promus comme des excursions à la journée, contribuent à unifier la région parisienne en facilitant la mobilité en banlieue et en participant à la prise de conscience d'une identité francilienne (20). Le ministre de l'Intérieur radical, Camille Chautemps estime dès 1932 que le lancement des services Citroën marque « une date importante dans l'organisation rationnelle du Grand Paris (21) ».

Ce succès dominical des services d'autocars pose la question de la planification des réseaux de transport en fonction des déplacements domicile-travail. Citroën et Renault, moins fondés à se forger une représentation *a priori* de la demande sur leurs

lignes, constatent une pointe les dimanches et jours fériés. Ce constat va à l'opposé de la logique du plan Jayot de 1928, qui organise l'extension du métro afin de permettre aux travailleuses et travailleurs résidant en banlieue de se rendre à Paris et ignore les déplacements de loisirs (Didon, 2002) – un reflet de la mentalité des acteurs du monde des transports parisiens au XX^e siècle, fondée sur l'idée que l'offre repose avant tout sur un système ferré qu'il faut calibrer à *la pointe*. Les services routiers des années 1930, promus par des constructeurs et non des exploitants, proposent ainsi une autre conception. Dès lors, la concurrence ne peut être celle envisagée *a priori* par l'administration.

DES EFFETS DE CONCURRENCE

La coordination agite les esprits autour du dossier de ces liaisons par autocar. S'il existe bien une concurrence avec les lignes classiques de la STCRP, elle n'est pas territoriale, du fait des conditions fixées en ce sens par l'administration préfectorale. Fidèle à son esprit pointilleux sur le respect de son monopole, la STCRP fait d'ailleurs procéder à des surveillances et dénonce dès octobre 1932 un passager monté dans la zone du monopole, dont Citroën affirme qu'il s'agit d'un contrôleur. Au vu des méthodes de la STCRP, notamment dans sa lutte contre les taxis collectifs, il est très possible que ce voyageur soit un de ses agents (22). Par la suite, il est probable que Citroën évite de s'exposer à d'autres protestations.

Toutefois, la concurrence entre les différents services est tangible dans la mesure où l'activité de Citroën offre à tous un point de comparaison inédit, permettant de juger de la qualité du service proposé par la STCRP, modernisé depuis les années 1920. Comme le constate *Le Journal du commerce* à l'ouverture des cars Citroën, « on sent dans toute cette organisation jusqu'en ce qui concerne le choix du personnel, une étude, une souplesse et un souci de satisfaire le public qui ne manquent point de surprendre fort les Français moyens empruntant d'ordinaire les véhicules de la S.T.C.R.P (23) ». Propagande assurée par Citroën ou journalisme indépendant, ces lignes suscitent probablement une réaction d'acquiescement dans le lectorat souffrant de l'inconfort célèbre des autobus parisiens, du moins en 2^{de} classe. Le service privé, aux départs fréquents et donnant à tous l'impression d'un tarif réduit, entame la crédibilité de l'exploitation de la STCRP. La dégradation de l'image des autobus passe également par le contraste existant entre ses caisses en bois et celles des véhicules de Citroën, faites de métal et vectrices de modernité. Parmi les autres innovations,

le service à un agent, c'est-à-dire sans receveur ou receveuse, que la STCRP avait expérimenté sans réel succès en 1924 puis en 1931, mais que Citroën généralise et qui permet une exploitation à moindres frais, sur un territoire certes différent des rues parisiennes, où les receveurs et receveuses sont souvent amenées à intervenir, et avec des arrêts plus espacés.

Mais le principal apport des constructeurs tient à leur conception de l'offre. En effet, Citroën, appliquant une des logiques du monde de la production automobile sous l'influence américaine, choisit de pratiquer une politique de l'offre, en tablant sur le fait que de hautes fréquences et de faibles tarifs susciteront une demande en retour. Ses lignes proposent ainsi deux, puis trois à quatre départs dans l'heure en semaine et plus les dimanches et jours fériés, contre un toutes les deux heures pour les services d'André Mariage en Seine-et-Oise. Ce qui n'est pas sans rappeler le choix de la firme de ne plus produire qu'un nombre très restreint de modèles, qui doivent alors être vendus, notamment grâce à une politique intense de communication, plutôt que de tenter de répondre, par une gamme plus large, au marché tel qu'il est constaté. Cette logique consistant à devancer la demande est très éloignée de celle qui a prévalu jusqu'alors dans les transports parisiens, même si la STCRP s'était engagée dans quelques expériences marginales et souvent testées pendant des périodes extrêmement courtes au cours des années 1920.

En ce sens, les constructeurs n'ont pas eu le comportement, attendu par leurs interlocuteurs, de sociétés soucieuses de n'offrir un service fréquent et peu onéreux qu'aux moments des charges prévisibles. En remettant en cause le modèle des transports subventionnés et aux tarifs et fréquences encadrés, ils introduisent une logique issue de leur propre sphère économique et démontrent qu'un autre fonctionnement est possible. Si, du point de vue théorique, cette organisation semble moins efficace et fiable, à l'usage elle s'avère redoutable, ce qui apporte un élément nouveau en plein débat sur la coordination des transports.

LE MAINTIEN DU STATU QUO PAR LA COORDINATION ENTRE ACTEURS EN PLACE ET NOUVEAUX ENTRANTS INDUSTRIELS

En effet, les firmes automobiles sont parvenues à leurs fins en ouvrant des services dont elles ont une parfaite maîtrise. Charles Cazes, élève du conseiller général de la Seine socialiste Henri Sellier, peut ainsi dénoncer dès 1936 le fait qu'elles aient été

libres de fixer itinéraires, horaires et tarifs, alors qu'une organisation publique de ces services aurait été bénéficiaire (Cazes, 1936). Mais les acteurs publics et parapublics auraient-ils conçu une telle offre ?

Ces questions sont alors sur l'agenda politique du fait même de la crise économique et des déficits enregistrés par les exploitants. Toutefois l'idée d'une coordination des transports se heurte au moins à deux obstacles. Premièrement les réticences théoriques à restreindre la libre concurrence, déjà amendée par la création de la STCRP. Néanmoins, plusieurs éléments tendent à atténuer cette idée, notamment la constitution d'une entité unique des transports londoniens à partir de 1933. Une note administrative juge ces mesures « presque dictatoriales (24) » mais elles ouvrent la voie vers un plus fort interventionnisme, sans que ce modèle, trop peu libéral aux yeux des techniciens de la Préfecture de la Seine, serve de référence absolue. Deuxièmement, il faut compter avec les intérêts des différents acteurs, entre élus locaux peu désireux de voir fermer des lignes de leur circonscription, exploitants soucieux de conserver leurs lignes rentables et de se débarrasser de celles déficitaires, et administration ne disposant pas d'outils pour contraindre les acteurs privés.

Le premier pas franchi en la matière est le décret du 19 avril 1934 sur la coordination nationale des transports ferroviaires et routiers. Il protège les entreprises en place en interdisant l'ouverture de tout nouveau service (Neiertz, 1999). Le cas des autocars Renault et Citroën en illustre localement les effets et montre l'entrée dans le jeu des compagnies de chemin de fer. Le texte exclut, de fait, toute modification d'itinéraire, dès lors considérée comme un service nouveau. C'est du moins l'argument employé, dès juillet 1934, par la Compagnie des chemins de fer départementaux de Seine-et-Marne qui cherche à s'opposer aux évolutions envisagées par Renault sur ses services de la ligne Paris – Coulommiers (25). Ce que confirme l'administration. En juillet 1935, Renault n'hésite pourtant pas à réviser ses lignes, en déviant sa liaison Paris – Étampes par le centre de Corbeil. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) dénonce immédiatement une concurrence nouvelle, contraignant ainsi Renault à reprendre son ancien itinéraire (26).

Le décret fonctionne donc parfaitement comme protection des acteurs en place, notamment ferroviaires, puisque leurs itinéraires sont peu susceptibles de modification, contrairement à ceux proposés par la route. Citroën et Renault, récemment

entrés sur le marché, ne peuvent plus faire évoluer des réseaux encore jeunes. Ils bénéficient toutefois de la protection du décret, en tant qu'acteurs déjà en place, et peuvent ainsi poursuivre leur activité d'exploitants. La CEA s'illustre notamment en obtenant la concession subventionnée de la ligne FJ (Savigny-sur-Orge – Porte d'Italie) en lieu et place de la STCRP, fin 1938. Une telle opération demeure toutefois marginale, mais Renault s'installe dans son rôle d'exploitant, y compris sous le régime de la délégation. Une tendance qui se confirme pendant l'Occupation, puisque la CEA et les Transports Citroën, tout en continuant à desservir la grande banlieue, créent des services palliant certaines défaillances de la STCRP (Vertel, 2000).

CONCLUSION

Cet épisode des services d'autocars en banlieue parisienne est un succès pour les deux constructeurs. Le marché des autocars constitue un débouché important pour Citroën dont le parc est de 282 véhicules dès 1932 et 419 en 1933 (Loubet, 2001). Néanmoins, il n'est pas décisif face à la crise économique, puisque Citroën, qui est le *leader*, connaît la faillite dès la fin 1934 et se voit repris par Michelin, tandis que Renault, qui n'est que suiveur, parvient à demeurer indépendant. Cette activité n'est donc que marginale pour les deux entreprises.

Les constructeurs parviennent à s'imposer dans le paysage des transports parisiens en suivant leur logique propre. Citroën, notamment, réussit à jouer avec un cadre juridique mêlant paradoxalement rigidité et lacunes. Ce qui explique que des questions théoriques, telle celle du monopole, se concrétisent finalement sur le problème du stationnement à la Concorde. Le monde des transports parisiens s'avère toutefois particulièrement protecteur pour ses propres acteurs. Ainsi le mode ferré, fort de son ancrage institutionnel, parvient-il à résister face à ce que le succès de Citroën et Renault pourrait laisser croire être une victoire du mode routier.

Les deux firmes introduisent toutefois une nouvelle dynamique dans ce monde. Mais auraient-elles rencontré un échec qu'elles auraient fermé leurs lignes aussi rapidement qu'elles les ont ouvertes. Cet épisode n'incite donc pas à condamner les réticences initiales de l'administration, mais plutôt à rappeler que différents leviers lui permettent d'agir sur ses concessionnaires. Notamment susciter, volontairement ou non, une concurrence nouvelle, comme ce fut le cas avec le métro et le tramway électrique, face à un omnibus hippomobile plongé dans l'immobilisme le plus parfait à l'aube du XX^e siècle, ou

dans le cas de ces autocars de grande banlieue face aux services de la STCRP.

Reste que le constructeur n'est pas un opérateur comme les autres. Non pas tellement du fait de la disponibilité qu'il a en termes de matériel roulant, mais du fait de la logique d'opérateur privé qui est la sienne, peu habitué à naviguer dans un monde où se mêlent concessions, régies intéressées et autres subventions. Il diffère également par les réactions qu'il suscite, voyant se liguer contre lui des acteurs en place non sans tensions entre eux, comme la STCRP et l'administration préfectorale. Toutefois la ligne de défense suivie par ce groupe ne reflète pas la réalité d'une concurrence ne relevant pas du domaine juridique. Pour protéger différents intérêts, ceux de la STCRP, mais aussi ceux des chemins de fer, l'administration érige des clauses allant à l'encontre de la coordination, notamment en évitant toute possibilité de connexion entre réseaux concédés et réseaux purement privés.

Finalement, ces services illustrent l'absence de décision, entre libre concurrence, marché régulé et régie directe. Ils remettent également en cause les taxis, qui réclament la possibilité d'effectuer, eux aussi, du transport au forfait et exigent l'interdiction des cars Citroën dès octobre 1932 (27). La création de taxis collectifs, en dehors de tout cadre légal, cette même année, confirme que les services proposés jusqu'alors aux banlieusards sont peu satisfaisants et illustre également l'idée que des conditions économiques difficiles peuvent conduire des acteurs établis à modifier leur activité, quitte à se situer aux marges de la légalité. Mais les obstacles rencontrés par les taxis collectifs sont bien plus retors que ceux que Citroën puis Renault ont à dépasser. Ils finissent par les faire disparaître. Constructeurs automobiles, certes, Citroën et Renault ne relèvent pourtant pas d'un monde si différent que celui de la direction de la STCRP et des hautes autorités préfectorales. Il en va tout autrement des chauffeurs de taxi dont quelques bars de banlieue forment alors les quartiers généraux (Passalacqua, 2010).

Arnaud Passalacqua est professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'École d'urbanisme de Paris, chercheur au Lab'Urba et chercheur associé au LIED. Historien, il s'intéresse aux mobilités dans différents contextes des sociétés occidentales de l'époque contemporaine. Ses analyses mobilisent des concepts transversaux pour saisir les relations entre les différents systèmes de mobilité : innovation, espace public, énergie, circulation transnationale...

*Il participe à la vie des principaux réseaux de son champ de recherche, notamment P2M, T2M et Rails et histoire.
arnaud.passalacqua@m4x.org*

NOTES

- (1) La régie intéressée est un système de délégation intermédiaire entre la régie et la concession.
- (2) De 1930 à 1931, la fréquentation du métro avait chuté de 7,04 % ; celle des autobus et tramways de la STCRP de 1,55 % (Préfecture de la Seine, 1932-1933).
- (3) Lettre du président de Citroën au préfet de police du 3 février 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (4) *Le Petit Parisien* du 15 mars 1932.
- (5) Lettre de l'administrateur délégué de la STCRP au préfet de la Seine du 18 mars 1932 (Archives de Paris [AP], Pérotin/10 331/56/1/194).
- (6) Arrêt du Conseil d'État du 29 janvier 1932, dit de la société des autobus antibois.
- (7) Lettre du président de Citroën au préfet de police du 3 février 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (8) Lettre du président de Citroën au préfet de la Seine du 4 août 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (9) Lettre de la direction de Renault au préfet de la Seine du 25 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (10) Lettre du président de Renault au préfet de la Seine du 8 novembre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (11) Lettre du président de Renault au préfet de la Seine du 13 décembre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (12) *Le Journal du commerce* du 6 octobre 1932.
- (13) Lettre de la direction des affaires municipales et du contentieux de la Préfecture de la Seine au directeur de la CEA du 15 juin 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (14) Lettre de la direction de Renault au préfet de la Seine du 25 mars 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (15) Lettre du président de Renault au préfet de la Seine du 24 novembre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (16) Lettres du président de Renault au préfet de la Seine des 8 et 24 novembre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (17) *Le Journal du commerce* du 6 octobre 1932.
- (18) Voir le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194.
- (19) Séance du conseil d'administration de la STCRP du 30 avril 1924 (AP, Pérotin/10 331/56/1/160).
- (20) *L'Âme du peuple* du 9 avril 1929.
- (21) Note probablement interne à la Préfecture de la Seine, ca. août 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (22) Voir les échanges de courrier dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/194.
- (23) *Le Journal du commerce* du 6 octobre 1932.
- (24) « Note au sujet de la demande formulée par les Établissements Citroën », ca. février 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (25) Lettre du sous-directeur des chemins de fer et des routes au préfet de la Seine-et-Marne du 13 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (26) Lettre de l'inspecteur général des services commerciaux du PLM au préfet de la Seine du 15 juillet 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).
- (27) Lettre de la Chambre syndicale des cochers et chauffeurs au préfet de la Seine du 7 octobre 1932 (AP, Pérotin/10 331/56/1/194).

BIBLIOGRAPHIE

- CAZES C., 1936, *La réorganisation des transports publics dans la région parisienne*, Mémoire, sous la direction d'Henri Sellier, Institut d'urbanisme de Paris.
- DIDON N., 2002, *Les premiers prolongements du métro en banlieue durant l'entre-deux-guerres*, DEA d'histoire, sous la direction d'Alain Plessis et Jacques Marseille, Université Paris X Nanterre.
- FLOLNEAU M., 2005, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris : Hachette.
- FONTANON C., 1980, *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, Thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS.
- LARROQUE D., 1982, Enjeux politiques et financiers autour d'une technique urbaine. Paris et ses transports, *Les Annales de la recherche urbaine*, N° 14, p. 70-98. DOI : 10.3406/ar.1982.1031
- LARROQUE D., MARGAIRAZ M., ZEMBRI P., 2002, *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris : Éditions Recherches.
- LE GALLIC S., 2019, *Lumières publicitaires. Paris-Londres-New York*, Paris : Comité des travaux historiques et scientifiques.
- LOUBET J.-L., 1999, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, Boulogne-Billancourt : ETAI.
- LOUBET J.-L., 2000, *Renault, histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt : ETAI.
- LOUBET J.-L., 2001, *Histoire de l'automobile française*, Paris : Le Seuil.
- NEIERTZ N., 1999, *La Coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France.
- PASSALACQUA A., 2010, Les taxis collectifs aux marges de la mobilité parisienne des années 1930, *Transports urbains*, N° 117, p. 28-32. DOI : 10.3917/turb.117.0028
- PRÉFECTURE DE LA SEINE, 1932-1933, *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, Paris : Imprimerie municipale.
- VERTEL S., 2000, *Les transports publics parisiens sous l'Occupation (1940-1944)*, Maîtrise d'histoire, sous la direction d'Albert Broder, Université Paris XII Créteil.

Résumé – Arnaud Passalacqua – Quand Citroën et Renault exploitaient des autocars : nouveaux entrants et réseaux anciens dans l'agglomération parisienne des années 1930

Alors que la mobilité voit aujourd'hui se démultiplier les offres portées par des acteurs venus de différents horizons, que les marchés s'ouvrent à la concurrence et que l'agglomération parisienne entend basculer dans une nouvelle échelle du fait du Grand Paris Express, cet article propose un retour sur l'un des premiers épisodes historiques où un tel mélange s'est opéré : les années 1930. Sur fond de crise économique, qui impose aux constructeurs automobiles de trouver de nouveaux débouchés, et de crise urbaine, marquée par l'essor d'une banlieue mal desservie, c'est le cadre alors établi des services publics qui se trouve remis en cause par la nouvelle concurrence des autocars Citroën et Renault. Les deux constructeurs, déploient une logique nouvelle très volontariste, venue de l'industrie automobile, dans un monde marqué par des logiques d'exploitant peu enclins à prendre des risques. Mais la résistance institutionnelle qui s'oppose à l'essor de leurs services finit par céder et par les intégrer, peu ou prou, dans le périmètre de l'offre de transport, redéfini par la politique de coordination entre rail et route alors à l'œuvre. Ce faisant, elle contribue ainsi à repousser l'autre forme de concurrence nouvelle, plus sauvage et moins identifiable, que représentent les taxis collectifs, eux aussi suscités par la crise économique.

Mots-clés : transports urbains, Paris, constructeurs automobiles, concurrence, marché de la mobilité

Abstract – Arnaud Passalacqua – When Citroën and Renault operated coaches: new entrants and old networks in the Paris metropolitan area in the 1930s

At a time when the mobility sector is witnessing a proliferation of offers supplied by a variety of companies, when markets are opening up to competition, and when the Paris metropolitan area is about to enter a new era with the Grand Paris Express, this article looks back at one of the first historical episodes in which such a mix took place: the 1930s. On a background of economic crisis, which required car manufacturers to find new outlets, and an urban crisis, marked by the growth of poorly served suburbs, the then established framework of public services was challenged by the new competition from Citroën and Renault coaches. The two manufacturers were deploying a new, very proactive approach, directly inherited from the automobile industry, in a world marked by the logic of operators who were not inclined to take risks. But the institutional resistance to the development of their services eventually gave way and they were integrated, more or less, into the perimeter of the transport offer, redefined by the policy of coordination between rail and road that was then elaborated. In so doing, it helped to push back the other, wilder and less identifiable, form of new competition represented by shared cabs, which were also triggered by the economic crisis.

Keywords: urban transport, Paris, car manufacturers, competition, mobility market