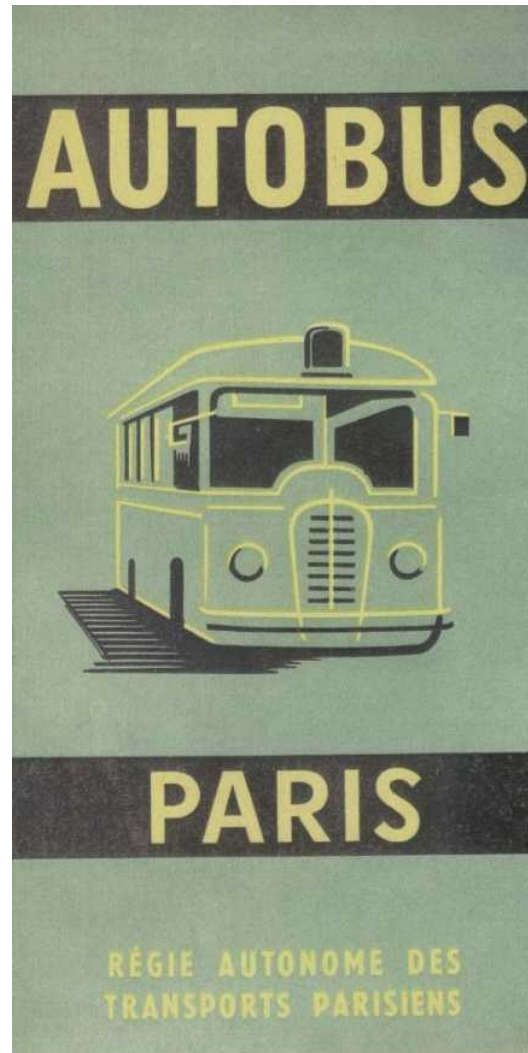


# *L'autobus fait sa place dans les rues de la capitale*



**Arnaud Passalacqua**

non libre de droit

**7 décembre 2010**

---

## *Plan de la présentation*

- L'omnibus du XIX<sup>e</sup> siècle, un mode établi
  - La révolution de la Belle Époque
  - L'entre-deux-guerres : vers un autobus moderne ?
  - Autour de la Deuxième Guerre mondiale, de l'autobus triomphant à la relégation
  - L'enlissement des Trente Glorieuses
  - 1964-1975 : sauvetage ou métamorphose de l'autobus ?
- 
-

***L'omnibus du XIX<sup>e</sup> siècle,  
un mode établi***

# L'omnibus du XIX<sup>e</sup> siècle, un mode établi

- Une invention nantaise (1826)
- Une rapide acclimatation parisienne (1828)
  - La libre concurrence
    - Une desserte dense au centre
    - Un manque de desserte périphérique
  - Un système en écho avec une société nouvelle
    - La Monarchie de juillet
    - L'industrialisation
    - Un apprentissage de la proximité



non libre de droit



non libre de droit

# L'omnibus du XIX<sup>e</sup> siècle, un mode établi

- Le Second Empire et l'apogée de l'omnibus
  - Le monopole de la CGO (1855)
  - Un succès de fréquentation
  - Le rejet des concurrents
    - Les projets de métro inaboutis
    - Les tramways en périphérie
- Une figure du Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle
  - L'omnibus des boulevards, de la Madeleine à la Bastille
  - L'omnibus, maître de la chaussée
  - Une présence visible
    - Des dépôts disséminés
    - 100 000 chevaux à Paris



non libre de droit



non libre de droit

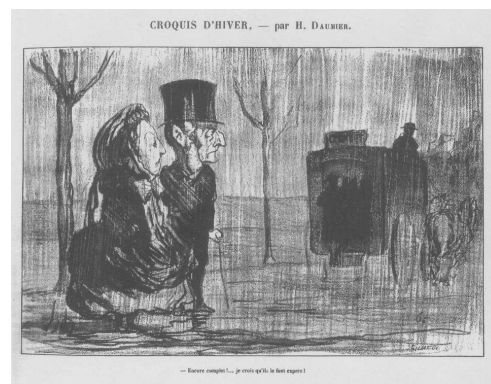


# *L'omnibus du XIX<sup>e</sup> siècle, un mode établi*

- Un système qui atteint ses limites
  - L'insuffisance de desserte des expositions
  - Les tarifs élevés et les horaires peu matinaux
    - Un mode bourgeois
  - L'inertie de la CGO
    - Une compagnie financière
    - Un manque de prise des pouvoirs publics



non libre de droit



non libre de droit

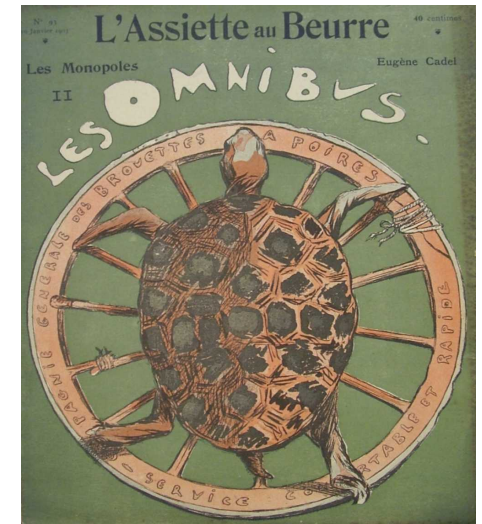


non libre de droit

# ***La révolution de la Belle Époque***

# La révolution de la Belle Époque

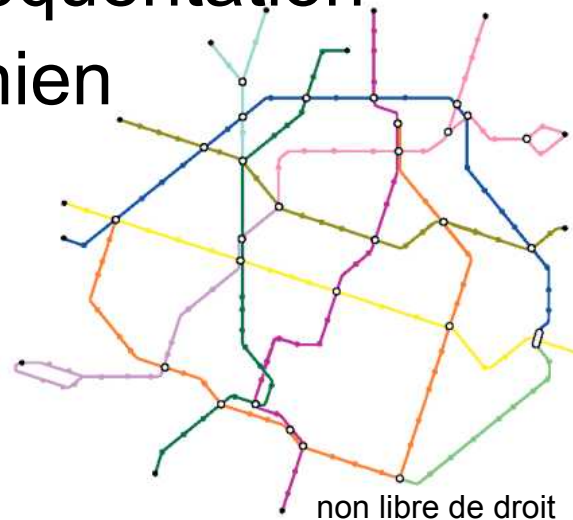
- Diversification, motorisation et massification des transports en commun
  - Le métro (1900)
  - Le tramway motorisé
- Une pression sur l'omnibus
  - Des chutes de fréquentation
  - L'exemple londonien



non libre de droit



non libre de droit



non libre de droit



# La révolution de la Belle Époque

- De l'omnibus à l'autobus, une stratégie prudente mais efficace
  - Argument juridique et réduction de l'offre (1900-1905)
  - Innovation technique et diffusion limitée (1905-1910)
  - Généralisation de l'innovation (1910-1913)



non libre de droit



non libre de droit

# La révolution de la Belle Époque

- Concurrence ou émulation des modes ?
  - La concurrence perçue par les acteurs
    - Un moteur
  - Une émulation lisible dans les pratiques
    - Un renforcement des systèmes entre eux
- L'apprentissage de la mobilité urbaine motorisée



non libre de droit

# La révolution de la Belle Époque

- L'automobile dans la ville avant 1914
  - Une automobile individuelle élitiste
    - Vélo, sport et *gentlemen*
  - Des véhicules utilitaires
    - La diffusion sociale de la conduite
  - Des véhicules collectifs
    - Taxis
    - Autobus
- Une première adaptation de l'autobus à la ville
  - Réticences, accidents et acceptation



non libre de droit

***L'entre-deux-guerres :  
vers un autobus moderne ?***

# L'entre-deux-guerres : vers un autobus moderne ?

- La Première Guerre mondiale
  - Une utilisation massive des autobus au front
  - La démonstration de l'efficacité de l'automobile
  - Les taxis de la Marne face aux autobus parisiens



non libre de droit



non libre de droit

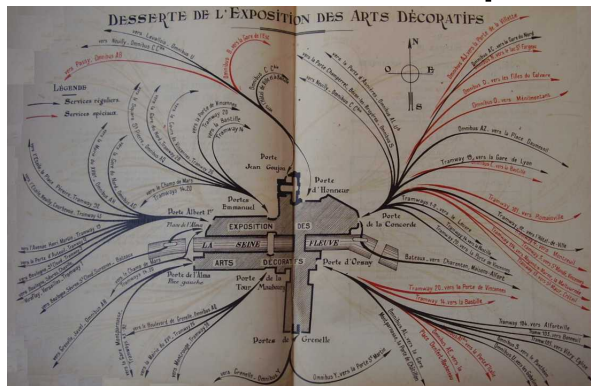


non libre de droit

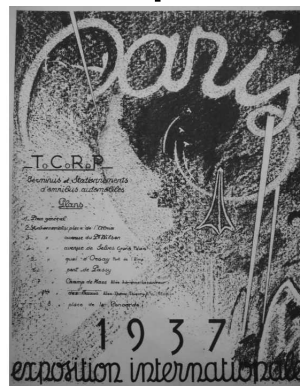


# L'entre-deux-guerres : vers un autobus moderne ?

- Ville et autobus : une adaptation réciproque
  - L'alliance entre automobile et autobus
    - L'habitude de la ville à la logique automobile
    - L'adaptation des revêtements
  - Un développement de l'offre
    - Nouveaux services : nuit, services spéciaux...
    - Les grands événements
    - L'adoption des pneumatiques



non libre de droit



# L'entre-deux-guerres : vers un autobus moderne ?

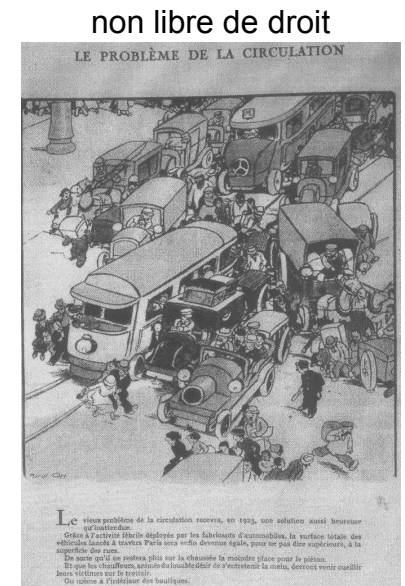
- Un système artisanal dans une métropole industrielle
  - La massification des pratiques
  - Les blocages hérités du monde hippomobile
    - Le complet
    - La multiplicité des lignes
  - La congestion



non libre de droit



non libre de droit



non libre de droit





***Autour de  
la Deuxième Guerre mondiale :  
de l'autobus triomphant à la relégation***



# *Autour de la Deuxième Guerre mondiale : de l'autobus triomphant à la relégation*

- La nécessaire recherche de carburants alternatifs
  - Alcool
  - Gaz
  - Gazogène
- L'illusion de l'électricité



non libre de droit



non libre de droit



# *Autour de la Deuxième Guerre mondiale : de l'autobus triomphant à la relégation*

- La Deuxième Guerre mondiale et l'exacerbation de la souplesse de l'autobus
  - Au service de l'armée française
  - Au service des Allemands
  - Au service de la police de Vichy
  - Au service des armées de la Libération
  - Au service des agents



non libre de droit

# *Autour de la Deuxième Guerre mondiale : de l'autobus triomphant à la relégation*

- La fusion des réseaux

- Une décision de Vichy (1942)
- Une fusion entérinée à la Libération
- La création de la RATP (1949)



non libre de droit

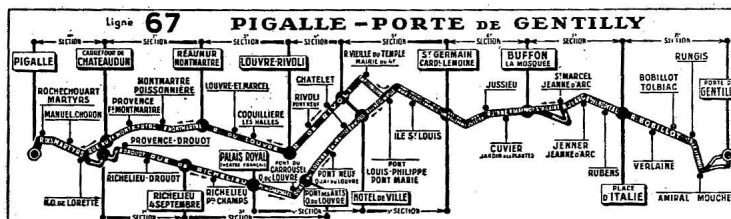
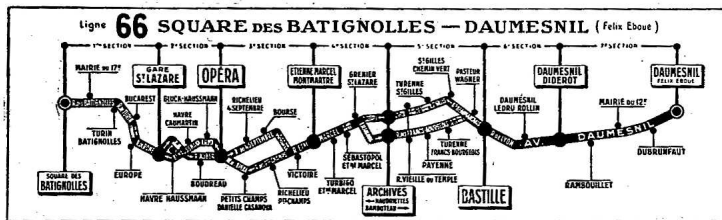
- Une fusion au profit du métro

- La fin de la rivalité
- La subordination du réseau de surface
- La marginalisation de l'autobus
  - La construction de l'autobus comme mode de luxe

# ***L'enlissement des Trente Glorieuses***

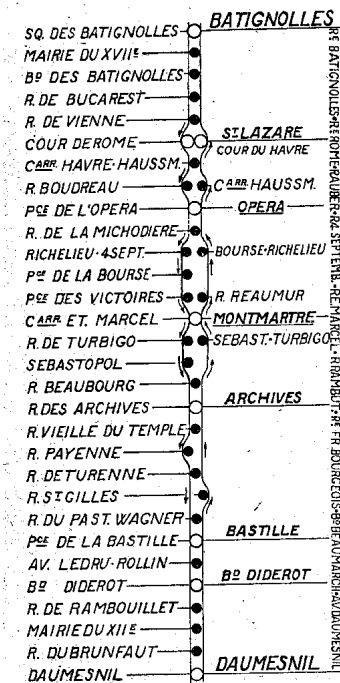
# L'enlèvement des Trente Glorieuses

- La reconfiguration de l'espace public sous la pression automobile
  - Établissement de sens uniques
  - Déplacement des arrêts
- Le divorce entre autobus et automobile

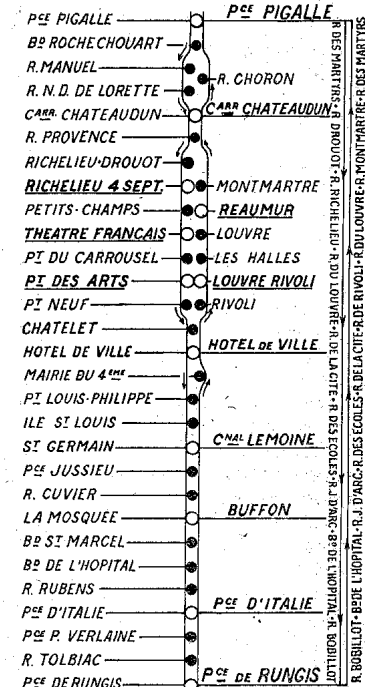


non libre de droit

## LIGNE 66



## LIGNE 67



non libre de droit

# *L'enlissement des Trente Glorieuses*

- Des marginaux de la mobilité moderne ?
  - Une fréquentation toujours massive en certains lieux
  - Un public socialement mixte
    - Exclus de fait et exclus de choix
    - La disparition des classes moyennes

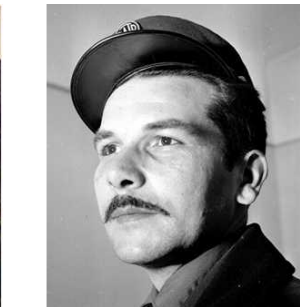
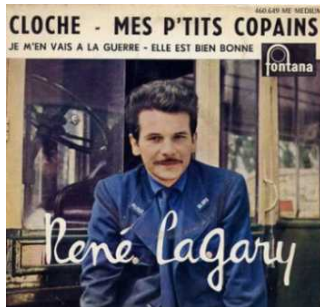


non libre de droit



# L'enlèvement des Trente Glorieuses

- Une image discréditée de l'autobus
  - L'arrêt du flux d'innovation
  - L'autobus, une gêne à la circulation



non libre de droit



non libre de droit

***1964-1975 : sauvetage ou  
métamorphose de l'autobus ?***

# 1964-1975 : sauvetage ou métamorphose de l'autobus ?

- La révolution du couloir (1964)
  - Donner un espace à l'autobus
  - Donner un support de débat à l'autobus
  - Donner une infrastructure à un réseau réputé souple



non libre de droit



non libre de droit



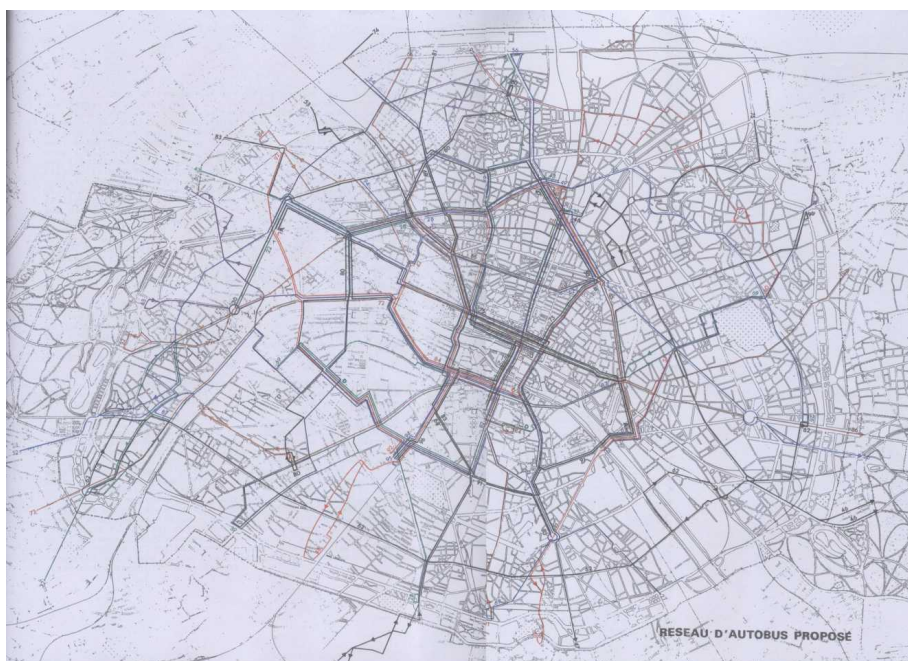
# 1964-1975 : sauvetage ou métamorphose de l'autobus ?

- Vers un métro de surface ?

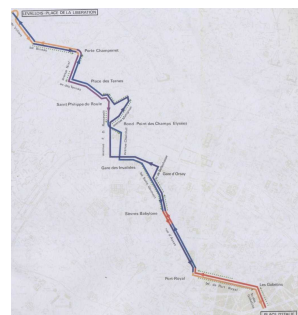
- Distinguer un réseau principal (1973)
- Une attention nouvelle au territoire
- Une haussmannisation du réseau d'autobus ?



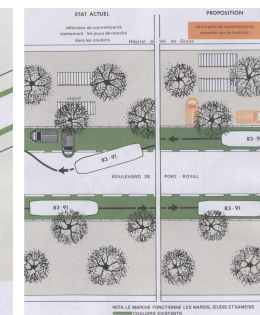
non libre de droit



non libre de droit



non libre de droit



# 1964-1975 : sauvetage ou métamorphose de l'autobus ?

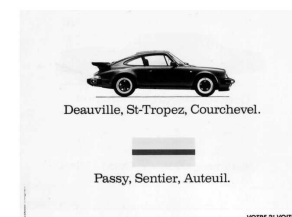
- La construction d'une nouvelle image
  - L'évolution du contexte politique et social
    - Mai 1968
      - Mouvements de revendication
    - Choc pétrolier de 1973
  - La promotion du transport en commun
    - Une image unique des transports en commun ?
    - Un complexe vis-à-vis de l'automobile ?



non libre de droit



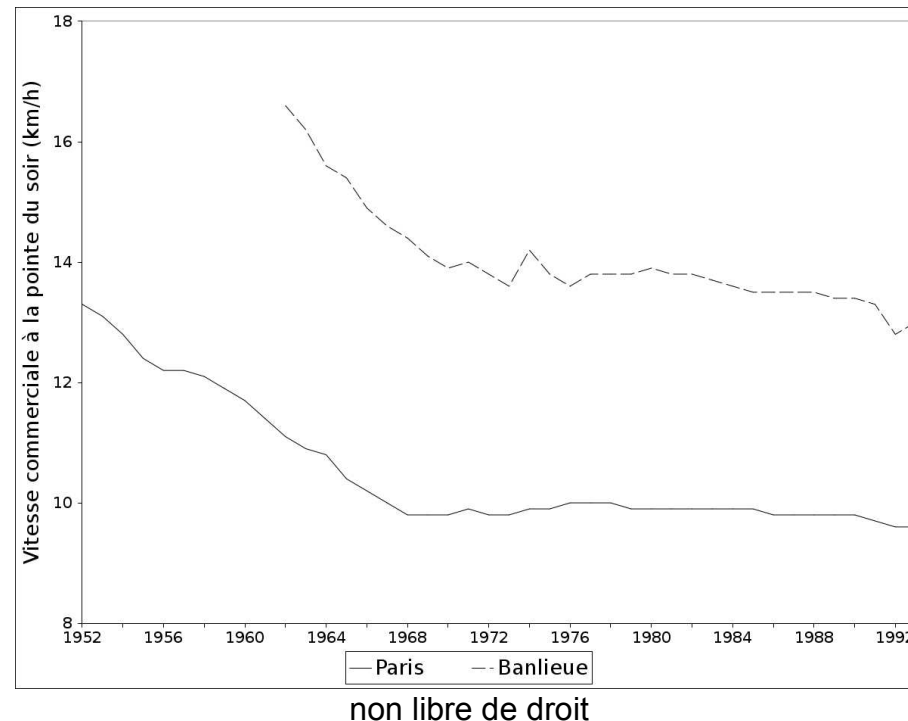
non libre de droit



non libre de droit

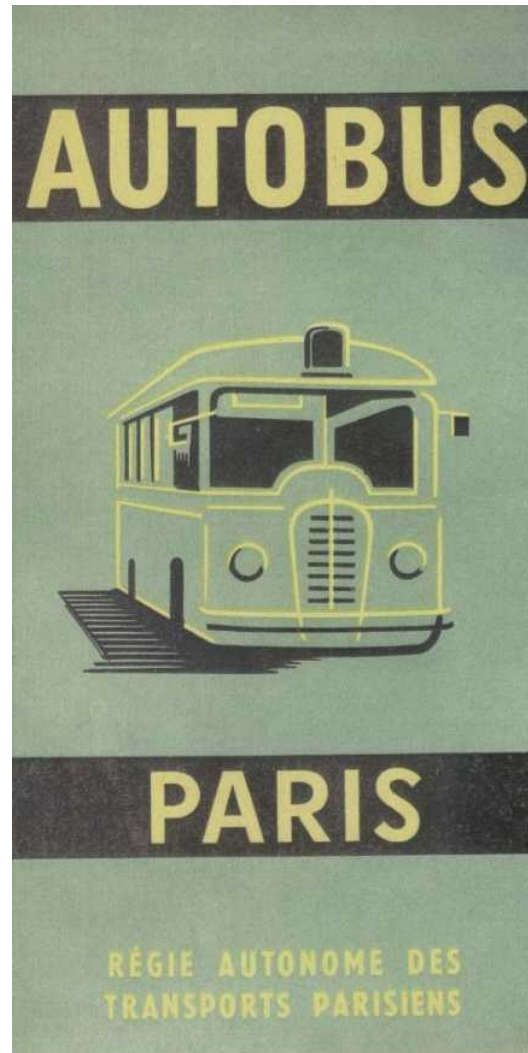
# 1964-1975 : sauvetage ou métamorphose de l'autobus ?

- Les limites de la métamorphose
  - Quels critères pour juger les systèmes de transport ?
  - L'industrialisation d'un mode artisanal, une impasse ?





# *L'autobus fait sa place dans les rues de la capitale*



**Arnaud Passalacqua**

non libre de droit

**7 décembre 2010**