

**Passalacqua (Arnaud), *L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, thèse d'histoire contemporaine sous la direction d'André Gueslin, Université Paris VII Denis Diderot, soutenue le 26 juin 2009**<sup>1</sup>

---

**Position de thèse**

---

Soutenu en juin 2009, ce doctorat s'est intéressé à l'autobus parisien et a tenté d'ouvrir des pistes théoriques et méthodologiques dans le sens d'une histoire de la mobilité urbaine, malgré un titre pouvant laisser croire à une monographie monomodale. Berceau de l'automobile et ville identifiée à son métro, Paris semble aujourd'hui réserver à son réseau d'autobus un rôle secondaire. Un sentiment que ne pouvait ressentir le Parisien du XIX<sup>e</sup> siècle, marqué par l'image de l'omnibus Madeleine – Bastille, inséparable de la figure célébrée du boulevard. L'autobus aurait donc été victime d'une massification de la mobilité urbaine, à laquelle sa logique, artisanale plus qu'industrielle, n'aurait pas su s'adapter. Il n'a pourtant pas rejoint la longue liste des modes disparus, des tramways aux bateaux omnibus.

Ce travail entend éclairer ce constat par l'analyse du développement de cet objet technique qu'est l'autobus dans le contexte parisien à l'aide d'une problématique triple. Tout d'abord, la notion de souplesse caractérise, dans les discours et dans les faits, le comportement du réseau d'autobus, mais peut présenter des visages divers et déboucher sur autant de malentendus. Celle d'espace public, ensuite, permet d'analyser le jeu des modes de transport entre eux, entre alliances, oppositions et hybridations, qui tient un rôle décisif dans la compréhension de cette histoire. Enfin, le concept de mobilité urbaine ouvre la réflexion sur ce que pourrait être une autre histoire des transports, intéressée aux voyageurs et aux images sociales, autant qu'aux éléments classiquement étudiés que sont les chiffres de fréquentation et le matériel roulant.

Cette thèse fait ressortir plusieurs éléments principaux. Elle propose de concevoir l'histoire de l'autobus à Paris comme marquée par une rupture centrale, autour de la Deuxième Guerre mondiale. Avant, l'autobus n'est qu'un omnibus automobile, c'est-à-dire que sa logique est encore celle d'un mode hippomobile tentant de répondre à une demande de transports publics toujours croissante. Dans ce sens, même ses victoires les plus brillantes, comme le remplacement des tramways au cours des années 1930, semblent n'être que des trompe-l'œil. Au cours de cette première moitié du siècle, l'autobus relève toutefois du monde de l'automobilisme, son rival étant le métro, sur le plan de la mobilité comme dans les sphères techniques et politiques, bien plus que l'automobile individuelle.

La fin des années 1930 et les années 1940 font vivre au système un virage net, qui résulte en la subordination de l'autobus au métro, sur les plans technique, administratif et symbolique, tandis que son divorce avec l'automobile se consomme au fur et à mesure du développement de la congestion viaire au cours des Trente Glorieuses. Dès lors, considéré comme le parent pauvre des transports parisiens, il subit un phénomène d'enlèvement très marqué. Toutefois, autour de mai 1968, il profite des évolutions sociales qui voient s'incarner la priorité accordée aux transports en commun, annoncée de longue date mais dont la concrétisation ne fut entreprise que très tardivement. Dès lors une série d'innovations, visant directement l'autobus, comme les couloirs réservés, ou le concernant par effet de ricochet, comme la Carte orange, lui permet de refaire surface. Quitte à ressembler toutefois toujours plus à un métro de surface et à abandonner sa propre logique, faite d'attention, de conception artisanale du rapport au territoire et au voyageur et d'initiative forte laissée aux agents d'exploitation.

Ce doctorat a tenté de dresser une histoire totale de cet objet technique qu'est le système de l'autobus parisien, pris dans un jeu de pratiques et de représentations sociales, dans un contexte urbain particulier, celui du Paris du XX<sup>e</sup> siècle. Il a ainsi croisé histoire quantitative et mémoire orale, histoire transnationale et histoire des techniques, sans s'interdire aucun type de sources susceptibles d'apporter des éléments d'éclairage sur l'approche problématique. Une modélisation du système de l'autobus parisien permet d'évaluer l'influence de différents facteurs exogènes dans l'évolution de ce système au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Des configurations successives, correspondant à la combinaison de ces facteurs, se succèdent ainsi, selon les évolutions propres des sociétés

---

1. Contact : [arnaud.passalacqua@m4x.org](mailto:arnaud.passalacqua@m4x.org) ; site personnel : <http://sites.google.com/site/arnaudpassalacqua>. Le manuscrit est disponible à la bibliothèque de l'Université Paris VII Denis Diderot, à la médiathèque de la RATP et au centre de ressources de l'AHICF.

exploitantes, que ce soit leur direction ou leur personnel, des clients de l'autobus, voyageurs et pouvoirs publics, et de l'environnement, forme urbaine et autres modes de transport.

Ce travail s'appuie également sur le contrepoint de Londres, permettant de jauger du contexte local mais aussi de l'influence qu'ont exercée l'une sur l'autre les deux principales métropoles européennes en matière de transport public. Il a aussi porté une attention particulière à la généalogie de l'autobus, en traquant les éléments de rupture et de continuité qu'offre l'histoire de l'omnibus hippomobile.

L'organisation du manuscrit est divisée en trois temps. Les deux premières parties chronologiques, distinguées par la coupure de la Deuxième Guerre mondiale, sont classiques. Leur développement a notamment porté un intérêt aux épisodes exceptionnels ayant impliqué l'autobus parisien, tels que les deux guerres mondiales, qui l'ont vu être réquisitionné pour des missions variées, les grèves, les événements politiques qui l'ont pris pour cible, comme le 6 février 1934, ou les expositions et autres rencontres internationales qui l'ont particulièrement sollicité. Ces épisodes font ressortir le caractère central de l'idée de souplesse. Aux deux premières parties, succède un dernier temps de réflexion synthétique sur le temps long analysant l'histoire de l'autobus parisien à l'aide de figures comme celles du caméléon qui saurait se fondre dans son environnement ou du triple complexe que l'autobus a forgé vis-à-vis de l'automobile, du métro et de Paris comme ville de la modernité, au long du siècle. Cette analyse de long terme a permis de mettre en avant des mécanismes au rythme lent mais fondamentaux pour comprendre les relations entre ville et mobilité. Ainsi, par exemple, l'autobus se trouve pris dans un double processus, celui de la banalisation de son propre espace intérieur, d'une part, celui de la spécialisation toujours plus marquée de l'espace public de voirie, d'autre part. Ce qui explique le rôle particulier que jouent, dans l'identification et le fonctionnement de ce système, ses propres interfaces, notamment la plate-forme arrière, véritable incarnation de l'autobus parisien dans le monde professionnel comme dans le cercle plus large des citoyens.

Ainsi, ce travail espère apporter des éléments théoriques au champ historiographique de la mobilité urbaine, notamment inspirés de réflexions avancées en sociologie et en sciences politiques. Il propose des pistes pour dépasser la monographie monomodale classique de l'histoire des transports.