

# L'autobus parisien, l'État et la Grande Guerre : motorisation, interventionnisme et souplesse

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. L'autobus parisien, l'État et la Grande Guerre : motorisation, interventionnisme et souplesse. Pour mémoire., La Défense: Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie Direction de la communication Département Images et édition, 2009, pp.154-159. hal-01374124

**HAL Id: hal-01374124**

**<https://hal-univ-paris.archives-ouvertes.fr/hal-01374124>**

Submitted on 30 Sep 2016

**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.

# L'autobus parisien, l'État et la Grande Guerre : motorisation, interventionnisme et souplesse

par [Arnaud Passalacqua](#), ATER à l'université de Reims Champagne-Ardenne

## Introduction

La guerre de 1914 éclate alors que la mobilité parisienne est en plein essor. Le réseau d'omnibus vient d'achever sa motorisation et propose une offre de transport bien meilleure qu'avant 1900, année où le métro est venu bousculer le paysage établi. Le conflit chamboule donc une situation à peine stabilisée, en touchant prioritairement le mode de transport le plus récent, l'autobus. En effet, métro et tramways ne sont d'aucune utilité directe pour les militaires et bénéficient d'une énergie, l'électricité, dont l'approvisionnement est plutôt aisé.

Malgré l'importance des éléments socio-culturels pour la compréhension de la place de l'autobus à Paris, l'événement géopolitique joue ici un rôle déterminant, pendant le conflit et bien longtemps après lui. Le front constitue un véritable test permettant aux autobus de montrer leur efficacité et leur souplesse, tandis qu'ils délaissent Paris. Sur les lignes où le service reprend, des adaptations, originales ou également partagées par d'autres industries de réseau, sont élaborées. Surtout, des difficultés matérielles et financières que génère la guerre naît une situation de crise. Le constat premier est donc celui

d'un coup d'arrêt porté à la modernisation en cours de la mobilité parisienne. Mais, si cette idée est indéniable à court terme, la Grande Guerre peut également s'interpréter comme un catalyseur de modernité pour le réseau d'autobus.

Plusieurs entrées problématiques permettent de s'interroger sur cet objet singulier dans ce contexte particulier. Premièrement en s'intéressant au rôle tenu par le système de l'autobus au service d'un pays en guerre. Système qui ne se résume pas aux véhicules envoyés au front, mais dont nombre des constituants font preuve d'une grande adaptabilité. Cependant cette souplesse, qualité a priori, semble plutôt jouer en la défaveur du réseau.

Deuxièmement, l'autobus au front contribue à démontrer l'efficacité du moteur à explosion. Alors que l'armée française était peu pourvue en véhicules automobiles et que le cheval tenait en son sein une place prestigieuse, l'autobus est, au début de la guerre, le principal porteur de cette modernité technique. Cette transition technologique dépasse le cadre de l'armée, des transports en commun et de Paris pour toucher l'ensemble de la société française.

<sup>1</sup> AP désigne les Archives de Paris.

Enfin, la guerre pose également la question de l'intervention publique. Alors que le secteur des transports publics avait été largement dominé par la liberté d'entreprise, la guerre impose aux pouvoirs publics, l'État et le département de la Seine de s'y impliquer, par intérêt et par nécessité.

## Le système de l'autobus au service des troupes alliées

L'exploitation du réseau d'autobus de la capitale est interrompue le 1<sup>er</sup> août 1914 alors que le tocsin annonce la mobilisation générale. Dès le lendemain, 264 autobus conduits par des machinistes réquisitionnés sont envoyés vers la frontière de l'Est pour servir au transport des troupes ; 770 autres sont affectés au ravitaillement. Ces réquisitions s'opèrent selon un plan établi en 1913, dans un contexte où la France se préparait au conflit. L'idée est partiellement neuve, puisqu'en 1870 le matériel et la cavalerie de l'exploitant parisien, la Compagnie générale des omnibus (CGO), n'avaient pas été réquisitionnés, la compagnie ayant vendu à prix avantageux une partie de ses chevaux à l'armée et produit du matériel dans ses ateliers<sup>2</sup>.

Pour l'heure, les autobus de transport de troupe s'illustrent dès août 1914, un correspondant de guerre du *Guardian* relatant que les soldats français « dépendent de leurs autobus pour se regrouper rapidement quand l'ennemi porte son attaque principale<sup>3</sup>. »

Mais bien d'autres rôles furent confiés aux 2 653 autobus mis à disposition de l'armée par la CGO tout au long du conflit, notamment celui, très médiatisé, de ravitaillement en

viande fraîche. Ils connurent d'autres utilisations, en particulier comme ambulances, voire comme stations colombophiles. Ils furent également employés à l'arrière pour des missions spécifiques, comme l'évacuation des enfants parisiens, reprise par les actualités cinématographiques<sup>4</sup>.

L'utilisation des véhicules automobiles dans le contexte de la guerre a d'ailleurs lieu tous azimuts : taxis de la Marne, auto-mitrailleuses, chars d'assaut créés par Renault en 1916, épisode de la Voie sacrée... Ce qu'illustra d'ailleurs la cérémonie du 14 juillet 1919, où défilèrent des véhicules automobiles variés. La Grande Guerre fait ainsi entrer le transport automobile dans les usages militaires, les réquisitions permettant à l'armée de disposer rapidement de plusieurs centaines de véhicules complétant son faible parc de 1914. Il y avait d'ailleurs une forte proximité entre le milieu automobile et le monde militaire, comme l'illustre la mobilisation du directeur général de la CGO, André Mariage<sup>5</sup>.

Les réticences exprimées lors de la motorisation des omnibus, et donc de l'abandon d'une cavalerie civile mobilisable, révèlent leur manque de vision prospective<sup>6</sup>. Le constat de l'intérêt des véhicules automobiles est en effet rapidement dressé par les contemporains. « L'utilisation des véhicules routiers motorisés pour le transport rapide des troupes et du matériel, des munitions et de l'intendance est l'élément le plus remarquable de la guerre actuelle », constate en 1915, le *Railway and travel monthly*<sup>7</sup>.

Les autobus ont leur place dans le paysage du poilu, surtout au début du conflit, avant qu'il ne prenne la forme d'une guerre de tranchées. Ils forment des colonnes qui avancent sur les routes de l'Est et du Nord de la France,

<sup>2</sup> Voir Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP. L'aventure cachée des transports parisiens*, Paris, RA Manufacture, 1985, p. 7.

<sup>3</sup> « With the French Army », *The Guardian*, 18 août 1914. Traduction personnelle de la version anglaise : « [French soldiers] depend upon their motor-buses to help in rapid concentration when the enemy makes his main attack. »

<sup>4</sup> *FI, Paris 14-18*, 1. La vie quotidienne.

<sup>5</sup> Voir Courty (G.), « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, n° 10-11, 1990, p. 18 et Vanderpooten (C.), *L'atelier central Championnet de la CGO à la RATP*, op. cit., pp. 56-63.

<sup>6</sup> Voir notamment Mauras (A.), *Étude sur les transports en commun dans Paris, Lyon*, Imprimerie L. Bourgeon, 1905, p. 220.

<sup>7</sup> « London, Motor Buses and the War », *The railway and travel monthly*, vol. 10, janvier 1915, p. 30. Traduction personnelle de la version anglaise : « the use of road motors for the conveyance of troops and the transport of materials, ammunition and stores in a speedy manner has been the outstanding feature of the present war. »

maintenant un intervalle fixe entre chaque véhicule. Les déplacements se font souvent de nuit, parfois tous phares éteints à l'approche de la ligne de front ou cachés par la forêt. Les récits exaltent ces autobus sous le nom familier de leur ligne, Madeleine - Bastille ou Passy - Bourse. Les poilus introduisent ce véhicule de proximité dans leurs mythes et leurs fantasmes. Il en va ainsi de « l'autobus de rêve » décrit par Guillaume Apollinaire et qui apparaîtrait aux soldats la veille ou l'avant-veille de leur mort sur le champ de bataille<sup>8</sup>.

Les autobus, même transformés pour différents usages, restent porteurs de leur identité parisienne. Que ce soit par leur design, leurs appellations ou tout simplement leur motorisation, à une époque où ils sont une spécificité parisienne, ils portent avec eux un peu du Paris quotidien et de son image nationale. L'utilisation des autobus parisiens au front a d'ailleurs donné naissance à une riche iconographie notamment à de nombreuses cartes postales montrant ces objets ordinaires dans des contextes ou des usages peu courants. Ils sont présentés sous forme de convois, garés en bataille, en partance ou en route, ou seuls avec un groupe de soldats, qui s'affairent ou posent fièrement devant leur machine ou sur la plate-forme arrière. Mais cette iconographie présente également des véhicules ayant souffert des désastres de la guerre : criblés de balles, dans un trou d'obus, dans la poussière, ces autobus mis en service en 1911-1913 vieillissent prématurément.

Néanmoins ces autobus au front ne sont qu'une figure secondaire de la guerre, vite tombée dans l'oubli. Seule l'armée semble ne pas avoir oublié leur efficacité, puisqu'elle signa en 1925 avec l'exploitant parisien une convention amiable de réquisition en cas de nouveau conflit. Pourquoi une telle disparition

de la mémoire ? Les autobus ont d'abord été rapidement supplantés dans l'imaginaire par d'autres héros et épopées automobiles, les taxis de la Marne, la Voie sacrée, où ils furent noyés parmi les 8 000 véhicules impliqués et les chars. Leur utilisation au front se fit d'ailleurs de moins en moins fréquente, du fait de leur état de forte détérioration et de l'équipement progressif de l'armée en poids lourds. Ensuite, l'après-guerre, période de reconstruction complète pour les transports de surface, aussi bien sur le plan des véhicules que des institutions, a conduit au retrait complet de la CGO de la scène du transport parisien. Avec elle disparut le principal acteur qui aurait pu alimenter la légende.

Une comparaison s'impose ici : les taxis de la Marne. Elle illustre le lien qu'a pu tisser Paris avec un autre mode de transport, lui aussi récemment motorisé. Le récit des faits et la mise en valeur du rôle des chauffeurs, plus que des véhicules eux-mêmes, ont été écrits par Mathieu Flonneau<sup>9</sup>. Cet épisode est véritablement érigé en légende, au-delà du rôle quantitativement limité qu'on joua les taxis, d'abord par les chauffeurs eux-mêmes, puis par un élan plus large, parisien et national, notamment porté par Renault : les taxis défilent le 11 novembre 1920 tandis qu'un véhicule entre aux Invalides. Les récits de cette épopée illustrent l'idée que les taxis colportent sur leur route leur caractère parisien qui se caractérise par l'indiscipline et un penchant batailleur.

Plus largement, la victoire alliée a contribué à dissoudre l'image aristocratique et sportive de l'automobile grâce à son efficacité au service du pays et à la diffusion de sa figure. Pour leur part, les modes collectifs motorisés connaissaient déjà un usage massif à Paris et leur utilité était déjà prouvée. Toutefois l'efficacité du moteur fut définitivement démontrée lors du conflit.



Des autobus parisiens à Senay (Meuse) (1914)

<sup>8</sup> Apollinaire (G.), « Contribution à l'étude des superstitions et du folklore du front », *Le Mercure de France*, 16 février 1917.

<sup>9</sup> Voir Flonneau (M.), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, pp. 178-189.



En ce sens, la consécration sur le champ de bataille de l'automobile individuelle et utilitaire et non collective, sous la forme d'autobus, annonce les évolutions du XXe siècle parisien, à l'opposé de ce que présente le cas londonien puisque les Britanniques glorifièrent les autobus ayant traversé la Manche pour participer au conflit<sup>10</sup>. Une différence entre les deux capitales également perceptible à l'arrière puisque, si le réseau londonien est maintenu en exploitation coûte que coûte, à Paris le paysage modal se trouve dès 1914 déserté par des autobus qui ne reviennent qu'en 1916.

## A l'arrière, un réseau d'autobus entré en économie de guerre

Les difficultés rencontrées par la CGO sont en réalité nombreuses, qu'elles soient techniques ou politiques. Objet symbole de l'économie de guerre, l'autobus, en exploitation, absent ou au front, devient d'ailleurs le support du lien entre le front et l'arrière.

L'absence d'autobus est l'un des signes les plus quotidiens du conflit. Paris vit donc au rythme des modes ferrés qui bénéficient d'un report modal. Mais les citoyens emploient également d'autres moyens de déplacement, au premier rang desquels le transport hippomobile, qui retrouve une actualité inattendue, sous la forme de services privés improvisés en pleine illégalité du fait du monopole de la CGO. En ces temps difficiles, le système des transports parisiens doit faire face à différents problèmes conjoints, notamment le manque de matériel, l'utilisation des dépôts et ateliers pour des fins militaires, la réquisition du personnel, l'inexpérience du personnel féminin employé en substitution, la destruction de matériel par

le conflit et l'inflation. La CGO demeure sans autobus pendant de longs mois et ne parvient pas à en produire de nouveaux, en raison du coût mais surtout de l'utilisation de ses ateliers à d'autres fins. Ce n'est qu'en juin 1916 qu'elle peut rouvrir une ligne d'autobus, la Madeleine - Bastille. Le lancement du nouvel autobus H fait alors la une des actualités cinématographiques<sup>11</sup>. Alors que la demande portée par la presse était de rouvrir des lignes dans les quartiers mal desservis par le métro, la CGO choisit la ligne la plus rentable, chargée, médiatisée et symbolique de son réseau<sup>12</sup>.

Progressivement, d'autres lignes sont remises en exploitation. La reprise du service avant la fin de la guerre est un élément important dans la reconstitution d'une habitude de fréquenter les autobus, évitant que les pratiques alternatives se pérennisent.

Aux problèmes de matériels vinrent s'ajouter des questions de personnel, puisque de nombreux agents de la CGO durent se rendre sur le front. Leur remplacement par des femmes suscita des réticences au sein de la compagnie<sup>13</sup>. Contrairement aux métiers tertiaires ouverts aux femmes avant la guerre, dans le domaine des transports urbains, marqué par l'héritage du cheval, l'emploi féminin est suscité par le conflit. C'est donc sous la contrainte que la CGO décide d'intégrer dans ses rangs des receveuses et des conductrices de tramways, mais pas de machinistes, métier trop marqué par la figure tutélaire et masculine du cocher.

La réquisition des omnibus parisiens ne se limite effectivement pas à celle des véhicules. C'est bien le système dans son ensemble qui est placé au service du conflit. Ainsi, les dépôts sont-ils eux aussi mobilisés, à l'exception de celui de Poissonniers-Belliard. La CGO devient productrice de munitions et d'autobus, de camions et même d'avions

<sup>10</sup> Voir Passalacqua (A.), *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 VII Denis Diderot, 2009, vol. 1, pp. 198-201.

<sup>11</sup> FI, *La circulation à Paris à travers les actualités Gaumont-Eclair 1911-1973*.

<sup>12</sup> Voir le mémoire au Conseil municipal du préfet de la Seine du 21 juin 1915, qui prend comme critère de choix des lignes à rouvrir la recette au km.voiture (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

<sup>13</sup> Voir Thébaud (F.), *La femme au temps de la guerre de 1914*, Paris, Stock, 1986, p. 291.

légers. Le principal lieu de production, l'atelier central de Championnet, assure également la maintenance des véhicules réquisitionnés. Les ouvriers et ouvrières – obusettes et munitionnettes – jusque-là employés à la fabrication des caisses et à la maintenance, travaillent dès lors à l'effort de guerre en usinant notamment des centaines de milliers de munitions.

Cette participation de la CGO à l'élan national interfère avec son exploitation. Toutefois, après plusieurs mois de rodage, elle estime pouvoir reprendre la production d'autobus pour le réseau parisien et c'est le ministre de la guerre Alexandre Millerand qui autorise la construction de ces nouveaux véhicules. La reprise de l'exploitation est finalement rendue possible après une longue négociation entre la CGO et l'armée pour libérer le dépôt de la Bastille<sup>14</sup>. Les questions de disponibilité du personnel et du matériel ne sont toutefois qu'une des facettes de l'exploitation rendue difficile en période de guerre. Elles sont renforcées par un autre phénomène déclenché par le conflit, celui de l'inflation.

La guerre est effectivement une période de forte inflation que les pouvoirs publics tentent de ne pas aggraver en maintenant les tarifs fixes malgré les demandes répétées des compagnies pour procéder à une hausse<sup>15</sup>. Pour les exploitants, les postes de dépenses en hausse sont les matières premières et les coûts salariaux en raison notamment de l'indemnité de cherté de vie que le personnel obtient en 1916. Les tarifs étant fixes, les profits n'augmentent que grâce à la surcharge accrue des véhicules tandis que la suppression de services déficitaires réduit marginalement certaines pertes. Ainsi, quand en 1914 les recettes de la CGO couvraient 107,17% de ses dépenses, ce taux n'est plus que de 70,14% en 1918<sup>16</sup>. Les dépenses des compagnies furent néanmoins réduites par deux facteurs :

l'emploi des femmes, moins bien payées que les hommes pour un travail identique, notamment du fait de leur manque d'expérience, et la réduction des coûts liés à un entretien réduit. Cette dégradation de la maintenance implique toutefois une érosion du capital des compagnies, les véhicules vieillissant prématurément.

Ainsi, le choix politique du maintien des tarifs eut de fortes répercussions au sortir de la guerre, les compagnies étant proches de la faillite. Des hausses de tarifs furent alors décidées en 1919 et 1920, mais elles ne permirent pas de rétablir une situation fragile. La mise sous la tutelle du département de la Seine des transports en commun de surface, peu après la guerre, est une des conséquences de ce choix tarifaire.

Mais la guerre provoque également des changements dans le fonctionnement quotidien du système en y introduisant des éléments supplémentaires de tension. Ainsi, la crise du billon place un enjeu nouveau dans tout échange de petite monnaie. Confrontées à un manque de disponibilité de monnaie divisionnaire, sous le double effet d'une thésaurisation de la population et de l'emploi des équipements de travail des métaux par l'armée, les transactions quotidiennes se sont effectivement grippées de façon récurrente. Commerces et administrations durent trouver plusieurs expédients pour rendre la monnaie, comme l'utilisation de timbres ou la frappe de monnaie locale. Tandis que divers trafics et spéculations sur le métal furent échafaudés, notamment par ceux que leur métier amenait à manipuler de la petite monnaie, comme les garçons de café et les receveurs d'autobus et de tramways<sup>17</sup>. Cette crise de la monnaie divisionnaire accrut la tension à bord, certains voyageurs se voyant refuser de monter en voiture s'ils ne pouvaient faire l'appoint.



Des autobus londoniens dans le Nord de la France (vers 1914)

<sup>14</sup> Voir la lettre du préfet de la Seine à la direction de la CGO du 29 juillet 1915 et la réponse du 7 décembre 1915 (AP, Pérotin/10 331/56/1/260).

<sup>15</sup> Voir les différents courriers échangés dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/205.

<sup>16</sup> Lagarrigue (L.), *Cent ans de transports en commun dans la région parisienne*, Paris, RATP, 1956, vol. 1, p. 124.

<sup>17</sup> Darmon (P.), *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002, réédition, 2004, pp. 194-195.



Enfin, les autobus parisiens entrent dans l'arsenal de la propagande nationaliste, qui exalte le lien entre l'arrière et le front. La figure de l'autobus Madeleine - Bastille est alors la plus employée pour célébrer le rôle des autobus dans la guerre. Dans l'ouvrage patriotique *Les Parisiens pendant l'état de siège* de Raymond Sérès et Jean Aubry, publié en 1915, le narrateur s'enthousiasme à la vue d'autobus de retour provisoire du front : « Nous trouvons que les ronflements de leur moteur indiquaient le contentement de revenir parmi nous, sans doute, mais aussi l'impatience de repartir[...]. [Les] Parisiens, résignés à marcher, saluaient le passage de ces bonnes grosses voitures qui jamais cependant ne leur parurent plus désirables ni plus rapides<sup>18</sup>. »

Face à ces écrits nationalistes, qui jugent les autobus mieux employés au front qu'à l'arrière, une partie de la presse estime que la reprise du service à Paris devrait constituer une priorité. Le journal satirique socialiste *Le bonnet rouge*, publie ainsi un texte de Miguel Almereyda réclamant la reprise de l'exploitation<sup>19</sup> :

« Paris réclame des autobus.  
Donnez des autobus à Paris !  
[ . . . ] Paris a besoin d'autobus. C'est pour lui une nécessité vitale. Paris sans moyens régulier de communication, ne peut reprendre l'activité économique souhaitée et conseillée par le gouvernement. »

L'autobus, moderne et ayant acquis au front une réputation d'efficacité, est alors jugé capable de porter une partie essentielle de l'activité économique, ce qu'il fit au cours des années 1920.

<sup>18</sup> Aubry (J.) et Sérès (R.), *Les Parisiens pendant l'état de siège*, Paris, Berger-Levrault, 1915, pp. 123-125.

<sup>19</sup> Almereyda (M.), « Des autobus ! », *Le bonnet rouge*, 2 janvier 1915.

<sup>20</sup> Nous rejoignons ici la perplexité exprimée par Bruno Latour quant aux possibilités d'innovation du monde des transports parisiens (Latour (B.), *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La découverte, 1992, p. 87-88).

## Conclusion

Loin d'être le frein qu'elle semble être, la Première Guerre mondiale a ainsi constitué un catalyseur de l'affirmation de l'autobus parisien comme système crédible et efficace. Tirant partie de sa souplesse intrinsèque, il a d'ailleurs constitué une tête de pont du monde de l'automobilisme au service de l'ensemble des Français, avant que le relais soit repris par l'automobile et le camion.

Mais le conflit a également provoqué une forme d'implication de l'État dans les transports publics via l'utilisation et la gestion des autobus pendant la guerre. Cette implication publique s'accroît et se déplace après l'armistice, quand les compagnies doivent être reprises en main à la suite de leur état de délabrement financier. Le conflit laisse ici sa marque dans le champ institutionnel.

Plus largement, cette analyse conduit à poser la question du lien entre la ville et l'exceptionnel. Il ne s'agit ici ni d'une exposition internationale porteuse de projets urbains ni des ravages d'une guerre sur une ville lourdement touchée par le conflit, mais plutôt d'une situation de guerre à l'échelle nationale qui a, par le biais d'un système particulier, le réseau d'autobus, une influence durable sur le fonctionnement de Paris. De ce point de vue, le paradoxe n'est pas mince de constater que l'objet marque des progrès au moment même où il est absent et prend d'autres formes inhabituelles. La Seconde Guerre mondiale apporte d'ailleurs une confirmation à cette idée. Par contraste, n'est-il pas possible de s'interroger sur la capacité d'innovation d'un système en exploitation<sup>20</sup> ? ★