
Extrait de 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 Diderot, 2009, vol. 1, p. 290-295. Thèse publiée : Passalacqua (A.), *L'Autobus et Paris. Histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011

Une autre substitution, la naissance du PC

A Paris, simultanément à celle du tramway, une autre substitution a lieu sur la Petite Ceinture, où là aussi l'autobus remplace un mode ferré¹. Ce remplacement, intervenu à l'été 1934, est particulièrement intéressant, puisqu'il incite à relativiser l'argument selon lequel les tramways étaient avant tout gênants pour la circulation automobile. En effet, la Petite Ceinture, chemin de fer entièrement en site propre et donc aucunement lié aux questions de congestion, desservant les portes de Paris, dont certaines sont déjà des points de très fort trafic automobile, connaît le même destin que le réseau de tramways. Si des intérêts financiers et industriels sont également en jeu dans cette opération, nous insistons surtout sur l'image de modernité que porte alors l'autobus et également sur la transformation du service qui a lieu lors du passage du rail à la route. C'est bien la définition de ce qu'est l'autobus qui est ici en question.

La Petite Ceinture a été conçue pour le transbordement des marchandises entre gares et ne s'est ouverte que progressivement aux voyageurs désireux de profiter de son tracé circulaire à partir de 1854². Sa forte fréquentation l'inscrit dans les pratiques parisiennes courantes. Toutefois, après la Grande Guerre, face à la baisse de trafic enregistrée depuis l'ouverture du métro, notamment des lignes circulaires n° 2 et 6, il semble de plus en plus indispensable de redynamiser une ligne vieillissante³. Le train à vapeur paraît incongru à de nombreux contemporains, qui jugent ses fumées archaïques en milieu urbain, son coût trop élevé et son manque de souplesse peu adapté à une exploitation de proximité. Le rattachement au métro, étudié dès les années 1920, peut paraître réaliste, du fait de l'urbanisation qui s'est densifiée en périphérie, mais se heurte aux questions de gabarit, de liaison jugée indispensable entre les gares et de superposition de trafic voyageurs et marchandises. Il fait surtout ressortir le vieux conflit entre la Ville de Paris et les compagnies

¹ Sur la Petite Ceinture, voir CARRIÈRE (B.), *La saga de la Petite Ceinture*, Paris, Éditions de la vie du rail, 1991, 287 p. Sur sa disparition, plus spécifiquement, voir FONTANON (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain : le rôle des transports en commun dans la région parisienne 1855-1939*, thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Maurice Daumas, EHESS, 1980, vol. 1, pp. 269-270.

Autre exemple de substitution, le funiculaire de Belleville, exploité jusque-là en régie directe par la Ville, avait été remplacé, à titre d'essai, le 18 juillet 1924, par huit autobus du dépôt de Michelet. La ligne FB – pour rappeler les termes *funiculaire de Belleville* – est définitivement exploitée le 2 août 1926 (FITZNER (P.), *La STCRP pendant la Deuxième Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 17).

² La ligne d'Auteuil fut ouverte dès 1854 aux habitants des alentours qui travaillaient souvent dans les quartiers d'affaires de l'Ouest parisien, desservis par la gare Saint-Lazare. Le reste de la ligne fut ouvert au trafic des passagers à partir de 1862 et s'adapta peu à peu à la demande, en offrant notamment des services ouvriers.

³ Le trafic est passé de 30 millions de voyageurs en 1899 à 15 millions en 1913 et six millions en 1927. Seule une remontée temporaire à 10 millions de voyageurs est due à l'Exposition coloniale en 1931 (FONTANON (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 269-270).

de chemin de fer qu'avaient fait naître les projets successifs de métro⁴.

Le conseiller nationaliste Noël Pinelli propose alors la simple électrification du tracé, qui est rejetée en raison des trop nombreux trains de marchandises à vapeur qui continueraient d'y circuler. L'autorail, dernière innovation du monde ferroviaire, semblerait constituer une solution relativement bien adaptée au contexte. Elle est pourtant négligée par le Syndicat du chemin de fer de ceinture de Paris, soucieux de se débarrasser de cette exploitation coûteuse et peu désireux de procéder à de nouveaux investissements⁵. Le 12 juillet 1933, le Conseil général de la Seine opte donc pour la solution routière, en imposant à la STCRP de substituer au chemin de fer un service d'autobus.

Cette substitution est très révélatrice des liens existants entre les modes et des attentes du public envers chacun. Peu désireuse d'accroître le déficit des transports de surface par l'exploitation de cette ligne supplémentaire, le calcul de sa rémunération ayant été revu dans ce sens en 1932, la STCRP prévoit, dans un premier temps, de reprendre les fréquences ferroviaires⁶. La ligne suivait l'itinéraire de la Petite Ceinture, y compris quand celle-ci s'éloignait des boulevards extérieurs, pénétrant dans Paris entre la porte d'Aubervilliers et la porte de Vincennes. L'autobus n'avait pourtant aucune raison de ne pas suivre les boulevards des Maréchaux sur leur itinéraire entier. La ligne PC, dont l'indice reprend l'appellation *Petite Ceinture*, ouvre donc le 23 juillet 1934 entre la porte de Champerret et la gare d'Auteuil, par l'Est, l'autobus desservant ainsi des lieux où aucune ligne ne passait jusqu'alors (voir fig. ??, p. ??). Mais la capacité d'un autobus TN 6 A étant nettement moindre que celle d'un train, la situation s'avère rapidement intenable, les durées de trajet s'allongeant⁷. Un tableau de marche plus généreux est donc mis en service dès le 30 septembre 1934. Le succès est au rendez-vous, puisqu'en un an, le trafic

⁴ Il est notamment défendu à droite par le conseiller du XVI^e arrondissement Camille Fernand-Laurent et à gauche par Alexandre Luquet, élu du XX^e arrondissement. Ce sont d'ailleurs les hommes du métro qui rédigent des rapports hostiles au rattachement, notamment les ingénieurs Fulgence Bienvenüe et Louis Suquet.

⁵ Il fut à l'origine de la suppression des services de train de voyageurs dès le 5 mai 1931 (lettre du Syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris au ministre des travaux publics du 23 novembre 1931 (AP, Pérotin/10 331/56/1/219)). Il s'engagea à payer durant six ans une subvention forfaitaire à un service de remplacement routier, puis la moitié du déficit au cours des six années suivantes.

⁶ Prise dans la spirale de la baisse de l'offre et de la demande, la Petite Ceinture avait déjà vu ses trains se raréfier. En heure de pointe, l'intervalle était de 20 minutes; en heure creuse, d'une heure.

⁷ Voici un extrait d'une plainte parmi d'autres lors de la substitution :

*1 Depuis ce matin un service d'autobus [a remplacé le service ferré] au grand détriment des usagers
A vrai dire c'était à prévoir et je me permets de vous écrire pour manifester mon mécontentement et celui
de nombreuses personnes qui comme moi en font les frais
1° Tarifs très fortement majorés mais ça n'est pas une surprise car toutes ces mesures ont généralement
ce résultat pour but quoi qu'on dise (voir CR supprimé remplacé par AN)
2° Augmentation de la durée du parcours
3° Incertitude quand aux heures de passage
4° Attentes en pleine rue exposé à toutes les intempéries
5° Les inconvénients du chemin de fer ont par contre rigoureusement été conservés en ce sens par exemple
que les autobus s'arrêtent de part et d'autre - à 300 ou 400^m environ de la station de Sceaux-Ceinture Cité
universitaire, passant devant cette station sans s'arrêter. C'est une stupidité.
En certains endroits par contre il y a un arrêt tous les 100 mètres!
J'utilisais la Ceinture assez régulièrement en été pour me rendre dans la propriété que je possède à Or-
say et venir chaque matin à mon bureau le train coûtait 1^f,25 par jour aller et retour L'autobus coûte
maintenant 1,20 aller et autant pour le retour; je dépense 2 fois plus*

(plainte adressée à Adolphe Chérioux, conseiller radical socialiste du XV^e arrondissement, le 23 juillet 1934 (AP, Pérotin/10 331/56/1/23))

croît de 16 %⁸.

La clientèle qui fréquente cette ligne évolue avec ce remplacement. Alors que la STCRP avait montré que 72 % des voyageurs du chemin de fer étaient ouvriers et employés, ce qui posait des problèmes de pointe, il s'avère que la fréquentation réelle des autobus est aussi le fait d'une population locale, faisant des petits parcours tout au long de la journée, sans véritable caractère de pointe⁹. Le passage du chemin de fer à l'autobus a ainsi suscité une demande d'arrêts nouveaux, incitant à profiter de la plus forte adhérence de ce mode. Des voyageurs, qui auparavant se rendaient à pied jusqu'à une station de la Petite Ceinture, réclament et obtiennent divers arrêts intermédiaires, plus proches¹⁰.

Cet épisode des transports parisiens est l'un des rares à voir les plaintes obtenir une réponse positive et concrète, ce qui témoigne de l'erreur d'appréciation initiale qui avait consisté à croire qu'un service d'autobus pouvait être calqué sur un service ferroviaire lourd¹¹. La mobilisation des voyageurs, des défenseurs du chemin de fer et des employeurs a incité l'administration et la STCRP à une ouverture vers le public afin d'abaisser la tension perceptible autour de cette substitution¹². Néanmoins, élus et techniciens défendent sans faillir leur choix en faveur de ce mode moderne qu'est l'autobus, alors que la Ligue des voyageurs qualifiait l'opération de « *défi au bon sens* » et rappelait l'existence, à Londres, d'une ligne circulaire ferrée, inscrite dans le réseau de métro¹³. Ainsi, à défaut d'avoir obtenu le retour du chemin de fer, c'est par la pratique que les voyageurs ont fait prendre conscience aux décideurs des qualités d'un service d'autobus en rocade.

L'offre demeure toutefois inférieure à la demande, les plaintes dénonçant de trop faibles fréquences, notamment aux heures de pointe du midi et du soir, les autobus complets ou le manque de numéros d'ordre, des tensions entre voyageurs et agents étant perceptibles et des services partiels inévitables¹⁴. La foule qui montait à bord des trains de la Petite Ceinture rencontre ainsi de lourdes difficultés pour prendre le nouveau PC. Cette ligne est

⁸ FONTANON (C.), *Mobilité de la population et transformation de l'espace urbain*, op. cit., vol. 1, pp. 269-270.

⁹ *Idem*. Cette évolution est liée aux véhicules eux-mêmes. Le train comportait des filets et surtout un fourgon à bagages, pour permettre aux différents voyageurs de faire des déplacements professionnels ou aux parents de prendre les voitures d'enfants. Le passage à l'autobus, dépourvu de ces facilités, s'inscrit donc dans le mouvement global qui reporte sur des véhicules individuels les déplacements professionnels avec de la marchandise ou du matériel. La Petite Ceinture ferroviaire, qui superposait initialement trafics de voyageurs et de marchandises était prise dans ce mouvement de séparation des flux, puisqu'elle fut progressivement exclusivement consacrée aux marchandises.

¹⁰ Ainsi, il n'y avait initialement pas d'arrêt à la Cité universitaire, alors que c'était un point de transfert important. Il est ajouté en 1934 (voir les échanges à ce sujet dans le carton AP, Pérotin/10 331/56/1/22). Autre exemple, l'ouverture d'un arrêt porte de Plaisance sur le PC, en un lieu déjà desservi par d'autres lignes, entre deux arrêts distants de 600 m, à la suite d'une pétition des employés des abattoirs de Vaugirard (AP, Pérotin/10 331/56/1/22).

¹¹ Les plaintes ont été très nombreuses, sur les registres des bureaux ou envoyées à la STCRP, à l'administration ou aux élus (voir notamment les cartons AP, Pérotin/10 331/56/1/22, AP, Pérotin/10 331/56/1/23 et AP, Pérotin/10 331/56/1/219).

¹² Parmi les défenseurs du chemin de fer, citons Pierre Sémard, qui demande la réouverture de la Petite Ceinture ferrée en 1935 (SÉMARD (P.), *Proposition relative à la réorganisation des transports dans la région parisienne et à son incidence sur le budget*, Paris, Conseil général de la Seine, Imprimerie municipale, n° 46, 1935, *passim*).

¹³ Rapport présenté le 27 octobre 1934 au congrès de la Ligue des voyageurs (AP, Pérotin, 10 331/56/1/219). Voir également les revendications de son président, Léon Maria (MARIA (L.), « La ligne P.C., une Ceinture doit être Bouclée », *Bulletin des ligues de voyageurs*, vol. 35, décembre 1935, p. 4).

¹⁴ Des « *couloirs réels* » aux principales stations et des « *couloirs fictifs* » à celles moins chargées sont installés pour canaliser la foule à l'attente du PC (note STCRP/DEC n° 946 du 14 janvier 1937 (ARATP, 1R 40)). Mais aux portes les plus chargées, comme porte d'Orléans et porte Dorée, ils s'avèrent vite insuffisants et doivent être allongés de 2,20 à 6,20 m et de 5 à 10 m (note STCRP/DEC n° 7 282 de septembre 1937 (ARATP, 1R 40)).

fortement chargée la semaine, plusieurs usines et grandes entreprises étant situées le long de l'itinéraire, et dessert en outre des zones de loisirs, comme les bois de Vincennes et de Boulogne, ou accueillant des événements à succès à la Porte de Versailles¹⁵. Alors que la Petite Ceinture ferroviaire superposait un trafic national et un trafic domicile-travail, le PC superpose un trafic domicile-travail et un trafic de cabotage.

Enfin, le PC fait naître l'idée de ceinture automobile autour de Paris, et ce, avant le lancement du projet de boulevard périphérique, en 1953¹⁶. Objet hybride, entre Paris et sa banlieue, et exceptionnel, par son itinéraire circulaire et son indice, le PC est une ligne extrêmement singulière et constitue également la ligne la plus problématique du réseau : ligne la plus chargée tout au long de l'après-guerre, elle supporte un trafic élevé, faisant cruellement sentir l'absence de ligne circulaire en métro le long des boulevards extérieurs¹⁷. Le PC est ainsi une ligne prestigieuse tout en étant la moins intéressante en termes de conduite, avec son itinéraire qui semble toujours droit et ses difficultés de circulation légendaires. Avançons l'hypothèse qu'elle pourrait être l'héritière du Madeleine – Bastille dans la mystique des lignes parisiennes, suivant l'expansion de la capitale et de son agglomération¹⁸.

Il existe donc bien un mouvement de fond poussant à la substitution de modes ferrés, tramway et Petite Ceinture, par l'autobus au cours des années 1930. Que ce mode soit capable d'assumer ces remplacements, le devienne du fait de ce choix ou suscite une évolution du service du fait de ses différences ou faiblesses, ne doit pas cacher que l'entre-deux-guerres voit le métro s'arroger le monopole du rail *intra muros*, tandis que les chaussées sont sillonnées de nouveaux véhicules routiers de tous ordres. L'autobus, triomphateur en surface, doit donc simultanément se confronter à de nouvelles difficultés.

¹⁵ Une plainte traite même de « *lutte stérile entre l'ouvrier et le fonctionnaire* » pour décrire l'ambiance autour de la ligne (plainte de Gaston Lespes du 24 mars 1935 (AP, Pérotin/10 331/56/1/23)).

¹⁶ Sur le boulevard périphérique, voir FLONNEAU (M.), « Par delà la "frontière du périphérique". L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville », Colloque *La ville et ses bornes – La ville sans borne*, Université Paris XIII Paris Nord, mars 2005, 13 p.

¹⁷ Parmi les caractères exceptionnels de la ligne, la tarification est l'un des plus litigieux. Elle a été plafonnée à cinq sections par le CCTCRP (séance du 20 juillet 1933 (AP, Pérotin/10 331/56/1/224)).

¹⁸ Elle suscite notamment une certaine littérature. Voir, par exemple, HOLTZ (M.), « La longue boucle de la petite ceinture », *Libération*, 20 juillet 1998.