

L'impériale ou la plate-forme arrière : deux trajectoires d'innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles)

Arnaud Passalacqua

▶ **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. L'impériale ou la plate-forme arrière : deux trajectoires d'innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles). TST : Transportes Servicios y Telecomunicaciones, 2012. halshs-02025891

HAL Id: halshs-02025891
https://shs.hal.science/halshs-02025891

Submitted on 16 Dec 2019

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.

TST, Diciembre 2012, nº 23, pp. 34-47

L'impériale ou la plate-forme arrière: deux trajectoires d'innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles)

[34]

Arnaud Passalacqua
Université Paris 7 Diderot

Resumen

El artículo compara y confronta dos trayectorias divergentes de innovación para los autobuses en las ciudades de París y Londres desde comienzos del siglo XIX hasta finales del XX. Las elecciones respectivas del autobús de dos pisos ("imperial") en Londres y el autobús con plataforma trasera en París se explican por contextos urbanos diferentes, con la herencia de los ómnibus hipomóviles, la competencia y la trayectoria de los tranvías eléctricos, y finalmente el papel del metro. Las trayectorias de estas dos innovaciones del transporte urbano están igualmente ligadas a la historia local de los accidentes de circulación y a la percepción de estos riesgos por parte de las autoridades. Este enfoque comparativo subraya, sin embargo, la fuerte inercia de las diferentes elecciones técnicas y sus repercusiones en la imagen de los sistemas técnicos y de las redes así conformadas y, aún más, en la construcción de una identidad regional y nacional de la metrópolis identificada por la forma concreta de sus autobuses. La constitución progresiva de normas locales, asociadas a un autobús de dos pisos o a uno de plataforma trasera, adquirió progresivamente un carácter universal.

Palabras clave: Transporte urbano, Desarrollo tecnológico

Códigos JEL: N7, O3

Abstract

This article develops a comparative approach between two divergent innovation paths related to bus networks within Paris and London metropolitan areas from the beginning of the XIXth Century to the end of the XXth. The local technical choices of double-decker bus by London and of rear platform buses by Paris can be explained by the specific urban contexts and environments, referring to the heritage of horse-drawn omnibus, the competition with electric tramways and the role of the underground railway. The path of these two urban transport innovations is also related to the local history of traffic accidents and then to the perception of such risks by the authorities. This comparative approach underlines the strong inertia of the different technical choices and their direct influence on the image of their technical systems and networks and beyond in the construction of a regional and national identity of the metropolis fed by the typical shape and icon of their specific buses. The genesis of local norms, associated either to double-decker either to rear platform, became thus progressively universal.

Key words: Urban transport, Technology development

Códigos JEL: N7, O3

[TST] TST, Diciembre 2012, nº 23, pp. 34-47

L'impériale ou la plate-forme arrière: deux trajectoires d'innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles)

[Fecha de recepción del original: 21-04-2012 ; versión definitiva 25-07-2012]

Arnaud Passalacqua

Université Paris 7 Diderot

1. Introduction

Le passage de l'omnibus hippomobile à l'autobus à moteur, qui s'opère avant la Première Guerre mondiale, est une étape décisive dans l'histoire des transports publics de surface, à Paris comme à Londres, qui suivent alors deux trajectoires distinctes. Alors que le XIX^{e} siècle avait vu la forme des omnibus londoniens et parisiens s'homogénéiser, notamment au milieu du siècle par l'introduction à Paris de l'impériale née à Londres peu auparavant, la motorisation provoque un changement brutal. Notamment échaudée par l'incertitude née du renversement accidentel d'un omnibus motorisé, Paris abandonne l'impériale au profit d'un nouvel élément ajouté au véhicule, la plate-forme arrière, ouverte sur la chaussée. Au contraire, Londres maintient ses impériales, malgré les problèmes de stabilité nouvellement rencontrés en raison des vitesses permises par les moteurs.

Cette divergence s'inscrit dès lors dans le temps long, en se trouvant confirmée par les choix opérés, de chaque côté de la Manche, au cours des années 1920-1950. Elle alimente progressivement une distinction nette des deux réseaux, au fur et à mesure que chaque forme de véhicule devient une véritable icône de chaque capitale. Le caractère irréversible de ces trajectoires d'innovation se trouve toutefois remis en question au cours des années 1960-1970. Devant la nécessité d'innover afin de sauver un réseau enlisé dans les embouteillages et aux lourds déficits, la tentation d'adopter la solution pré-

valant outre-Manche est visible à Paris comme à Londres. Mais sans succès, l'irréversibilité des trajectoires ayant eu le temps de s'inscrire dans chaque territoire.

Nous souhaitons ici éclairer comparativement ces choix dans le dessin des véhicules des réseaux d'autobus parisien et londonien, en mettant en avant des éléments d'analyse susceptibles d'éclairer la pérennité de cette bifurcation d'innovation : configu-
[36] ration du réseau, lien au territoire, présence d'autres modes et notamment du métro, considérations des acteurs sur la capacité des véhicules, rôle de l'accident... Nous espérons ainsi contribuer à la compréhension des représentations de ces modes de transport, Londres ayant réussi à s'identifier à l'autobus à impériale, quand Paris a finalement abandonné la plate-forme arrière qui, dans les images de la ville, fit pourtant les heures de gloire de ses autobus et, au-delà, de ses boulevards.

2. Deux réseaux d'omnibus très proches

Sans dresser ici l'histoire des omnibus parisiens et londoniens au XIX^{e} siècle, soulignons quelques éléments permettant d'identifier la base commune très large sur laquelle se sont constitués ces deux réseaux[1]. L'échange entre les deux villes se trouve à l'origine même de la naissance des omnibus à Londres, puisque la première ligne y fut ouverte en 1829 sur le modèle des tous récents omnibus parisiens. Le succès est au rendez-vous, à Paris comme à Londres, si bien que les rues centrales des deux capitales se trouvent sillonnées par de multiples services concurrents, répondant aux besoins de mobilité d'agglomérations en croissance démographique.

Dès lors, les échanges transmanche d'idées et de capitaux sont très réguliers. En 1855 le regroupement des services concurrents au sein d'une même compagnie monopolistique à Paris, la Compagnie générale des omnibus (CGO), inspire ainsi la fusion d'une majorité d'entreprises londoniennes au sein d'une nouvelle compagnie franco-anglaise, la Compagnie générale des omnibus de Londres (CGOL), vite renommée en London General Omnibus Company (LGOC). Les méthodes d'exploitation parisiennes sont alors importées à Londres.

Cette dernière n'était toutefois pas demeurée passive. La première Exposition universelle de 1851 avait été d'ailleurs l'occasion pour elle d'apporter une innovation majeure : l'impériale. Il ne s'agissait initialement que de la régularisation d'une pratique qui s'était développée sous la pression de la demande en transport public. Les voyageurs avaient pris l'habitude de s'asseoir sur le toit des omnibus, dont la capacité était réglementée. Devant la foule des visiteurs attendus pour l'Exposition, les compagnies londoniennes dotèrent donc leurs voitures d'un étage accessible aux voyageurs, de façon officielle et tarifée. Cette innovation fut importée à Paris dès 1853[2].

Ainsi, à la fin du XIX^{e} siècle, les deux réseaux présentent-ils un visage très similaire, malgré quelques distinctions nettes, notamment sur le plan institutionnel. Quand le réseau parisien a nettement porté l'innovation depuis les années 1820 jusqu'aux années

---

1 Voir Barker et Robbins (1963); Guerrand (1992) et Papayanis (1996). Pour une histoire croisée des deux réseaux, voir Passalacqua (2009), pp. 101-139.

2 La simultanéité de l'avènement du Second Empire et de l'ouverture du toit des omnibus aux voyageurs constitue d'ailleurs une hypothèse sur l'origine du terme *impériale*.

1870, le dernier tiers du siècle voit une réelle homogénéisation, résultat de nombreux échanges entre acteurs parisiens et londoniens. Depuis la fin des années 1820, techniciens, journalistes, hommes politiques et entrepreneurs n'ont effectivement pas cessé d'alimenter une relation entre les deux villes très ténue en la matière, en rédigeant des rapports ou des articles, en menant des voyages d'étude ou en important une innovation née outre-Manche. Les visiteurs des Expositions universelles qui se sont tenues à Londres (1851 et 1862) comme à Paris (1855, 1867, 1878, 1889 et 1900) forment également un public attentif aux questions de mobilité urbaine et rapportent à leur retour critiques, idées et sentiment de fierté ou de honte que leur inspire la comparaison. La proximité des deux réseaux ne signifie donc aucunement l'absence de concurrence. [37]

3. La motorisation de la Belle Époque à l'origine de la divergence

La Belle Époque, moment crucial de l'histoire de la mobilité dans les deux villes, témoigne ainsi du rôle que tient la rivalité entre les deux villes dans l'innovation technique. Entre la fin des années 1890 et la Grande Guerre, différents modes de transport vivent une véritable révolution. Les compagnies de tramways électrifient leurs véhicules et l'automobile s'élance sur la voirie urbaine tandis que Paris rattrape un retard accumulé depuis l'ouverture de l'*underground* londonien en 1863, en inaugurant son métro en 1900[3]. L'élitisme sportif et aristocratique attaché aux premiers automobilistes ne signifie pas que la foule des citadins n'a pas accès à l'expérience du moteur à explosion. Par le biais des véhicules utilitaires et surtout des omnibus motorisés, Parisiens et Londoniens accèdent progressivement à cette nouvelle forme de mobilité[4].

Sous l'angle de la comparaison entre Londres et Paris, cette motorisation des omnibus confirme l'inversion de *leadership* qui était décelable dès la fin du XIX^{e} siècle. Du fait d'une structure économique plus ouverte à l'innovation, Londres voit naître des omnibus automobiles avant Paris. Attirés par la rentabilité du marché des transports publics, des investisseurs furent ainsi prêts à se lancer dans l'exploitation de lignes automobiles, avant même qu'un véhicule fiable fût disponible. Au contraire, à Paris, la CGO, très prudente et sûre de son monopole, fit tout pour s'assurer de la fiabilité des nouveaux autobus avant de transformer son réseau. Comme pour les tramways, différentes motorisations furent ainsi expérimentées à Londres au cours des années 1890. Plusieurs compagnies successives misèrent sur l'électricité ou la vapeur, dont les Britanniques avaient une parfaite maîtrise, mais les exploitations commerciales furent des échecs, en raison d'une fiabilité défaillante de l'électricité ou d'une mauvaise adaptation de la vapeur aux exigences d'un service urbain. L'omnibus à pétrole connut également des débuts difficiles, pour des raisons de rentabilité plus que de fiabilité. L'événement décisif fut l'autorisation de véhicules routiers plus lourds et plus larges, qui permit une rentabilité réelle des omnibus automobiles. Dès lors, en 1905, l'ensemble des compagnies se lança dans la motorisation des omnibus, la LGOC, ayant notamment recours à

3 Sur le métro, voir Hallsted-Baumert (1999).

4 Voir Flonneau (2005), p. 45.

des véhicules de Dion Bouton, signe de l'activité des industriels français qui ne parvenaient pas à imposer leur technologie nouvelle dans les rues parisiennes.

L'engouement fut tel que la capacité totale de transport augmenta bien au-delà du simple remplacement des chevaux. Cette croissance rapide donna lieu en 1907 à un phénomène de bulle, classique en matière d'innovation. Les faillites furent nombreuses
[38] et des fusions furent décidées pour y faire face. La LGOC finit par racheter ses principaux concurrents, si bien qu'après une période de flottement en 1908-1910, l'autobus reprit son développement, grâce à la mise en service de nouveaux véhicules. Ainsi le dernier omnibus hippomobile de la LGOC roula-t-il en 1911. La motorisation a donc conduit à une reconfiguration globale du paysage de la mobilité londonienne.

Elle n'a, en revanche, pas transformé la caisse des véhicules qui conserve son impériale. Mais cette période d'euphorie et de crise a légué à Londres la couleur rouge dont se sont parés ses autobus. En effet, confrontée à une concurrence intense, la LGOC avait choisi en 1907 d'unifier les couleurs de sa flotte pour la rendre aisément identifiable. Le rouge a peut-être été retenu en raison de la bonne visibilité qu'elle offre dans un environnement urbain grisâtre[5]. C'est d'ailleurs à la même époque que la CGO choisit également l'unification de la livrée de ses autobus, le bas de la caisse crème tranchant avec le vert du reste du véhicule. A Londres comme à Paris, ces choix esthétiques furent fondamentaux et perdurent jusqu'à nos jours.

Au-delà de cette unification parallèle des livrées, la motorisation parisienne s'opère sur un mode bien différent de la londonienne[6]. Assurée d'un monopole jusqu'en 1910, la CGO n'avait aucune incitation à innover avant l'échéance de la concession. La concurrence suscitée par les tramways mécaniques et, surtout, par le métro ébranla toutefois son immobilisme. Au fur et à mesure des ouvertures de lignes de métro, les lignes d'omnibus concernées virent leur fréquentation s'effondrer et la CGO dut ainsi enregistrer des pertes dès 1901. La situation londonienne était également connue et l'on ne se gênait pas pour dénoncer le retard de Paris sur Londres, capitale amie mais rivale, dans la presse ou au Conseil municipal[7].

Précautionneuse, la direction de la CGO décida de ne pas se lancer pour autant dans une aventure industrielle non maîtrisée. Elle organisa donc un concours dont le vainqueur fut l'omnibus présenté par Eugène Brillié, retenu pour équiper sept lignes en 1906-1907. Elles furent la vitrine de la CGO, dont la stratégie fut de montrer son savoir-faire sans investir un capital trop important. Le fort succès des omnibus automobiles et la satisfaction des élus de voir la CGO apporter enfin une innovation à son exploitation lui permirent ainsi d'obtenir le renouvellement de sa concession en 1910. Dès lors les lignes restantes furent motorisées très rapidement et c'est en 1913 que roula le dernier

---

5 Barker et Robbins (1976), pp. 133-134.

6 Passalacqua (2007).

7 Ainsi le fit le conseiller libéral Louis Duval-Arnould, fin 1905 : « les omnibus automobiles circulent à Londres depuis plusieurs mois et plusieurs centaines de ces voitures ont été commandées à l'industrie française. Il est vraiment étonnant que Paris, ville capitale de l'automobile, n'ait encore vu des omnibus automobiles circuler que sur lest ou transportant quelques conseillers municipaux » (*Bulletin municipal officiel*, 15 décembre 1905).

omnibus hippomobile à Paris, qui semblait ainsi rattraper son retard technique, sans connaître de transformation institutionnelle aussi cruciale que Londres.

Surtout Paris a fait un choix original, à l'encontre de celui de Londres ou d'autres grandes villes comme Berlin et New York, en supprimant les impériales qui couronnaient jusque-là ses omnibus. Il semble que cette décision ait été emportée à la suite du renversement place de l'Étoile d'un nouvel autobus du fait de sa stabilité défaillante, le moteur permettant des vitesses inédites, au-delà de 20 km/h[8]. La flotte mise en service après 1910 ne comportait donc plus d'impériale. Mais il fallait conserver la capacité de plus de 30 personnes permettant une bonne rentabilité du réseau et de faire face à une demande en plein essor. C'est donc pour remplacer l'impériale que Schneider proposa d'agrandir la plate-forme à l'arrière du véhicule, où se tenait le receveur et où débouchait l'escalier accédant à l'impériale, afin d'accueillir une dizaine de personnes debout. Les contraintes techniques, notamment liées à la masse des autobus, ne permettaient pas de les allonger pour offrir des places assises à tous. L'entrée par l'arrière, en vigueur depuis les premiers omnibus hippomobiles, fut conservée, si bien que la plate-forme dut nécessairement être ouverte en son centre, et que les passagers s'y tenant durent laisser passer les voyageurs de l'intérieur. [39]

Héritière de l'impériale, la plate-forme marque ainsi son entrée sur la voirie parisienne en en reprenant les principales caractéristiques dans les règles comme dans les pratiques, telles que le tarif avantageux, l'ouverture sur l'extérieur, l'autorisation d'y fumer et la présence masculine prédominante. Par ce choix, Paris se singularise dans le concert mondial. Pourtant, les problèmes de stabilité se posèrent de la même façon à Londres qu'à Paris, mais la décision finale fut au contraire de maintenir l'impériale, voire d'en renforcer le rôle. L'absence, à notre connaissance, d'un accident similaire à celui de Paris a probablement joué en la faveur de l'impériale londonienne, tandis que sa cousine parisienne a également été victime du nouveau système tarifaire de 1910, qui demandait un travail plus important au receveur, du fait de l'introduction de sections. Une spécificité parisienne par rapport à Londres, qui incita à simplifier la tâche de l'agent en lui évitant de monter et descendre continuellement les escaliers du véhicule.

Par ces évolutions matérielles, ce choix marque la divergence symbolique entre les réseaux des deux villes, chacune trouvant là un objet qui lui est spécifique et qu'elle contribua, sur son propre mode, à mettre en valeur, des années 1920 aux années 1950.

4. Des années 1920 aux années 1950, confirmation de la divergence et construction des images

La rencontre des deux types de véhicules s'opère d'ailleurs sur les zones ravagées par le conflit de 1914-1918, puisque Paris et Londres voient leur autobus servir les troupes alliées dans une série de missions diverses : ambulances, transport de troupes, ravitaillement... Toutefois Paris n'a construit qu'un seul mythe automobile au cours de cette guerre, celui des fameux taxis de la Marne qui ont assuré le lien entre l'arrière et le front, symbolisant le soutien d'un pays à ses soldats[9]. L'autobus parisien au front, pour-

8 Robert (1974), p. 122.

9 Flonneau (2002), pp. 178-189.

tant représenté sur diverses cartes postales et dans quelques récits, est une figure secondaire de la guerre, vite tombée dans l'oubli. Il en va différemment de l'autobus londonien, qui se trouve glorifié au cours du conflit comme à son retour sur le territoire britannique. Un exemplaire de ces véhicules, surnommé *Ole Bill*, occupe ainsi une place de choix à l'Imperial War Museum, répondant au taxi de la Marne exposé aux Invalides.
[40] C'est donc dans ce creuset de la Grande Guerre, essentiellement sur le sol français, que s'est renforcée, sinon forgée, la relation étroite que Londres entretient avec ses autobus, tandis que Paris s'est quelque peu éloigné des siens, leur préférant ses taxis, plus soucieux d'alimenter leur propre mythe.

La période qui s'étend de l'entre-deux-guerres aux années 1950 voit la confirmation des choix opérés de chaque côté de la Manche en matière de véhicules pour exploiter le réseau d'autobus. L'opposition entre impériale et plate-forme arrière bat son plein, contribuant à construire une identification marquée de chaque ville à son option technique.

Confronté à des problèmes de capacité, l'exploitant parisien avait introduit dès 1916 le Schneider H6, un véhicule à six roues capable d'emporter 48 voyageurs, contre une trentaine sur les autres types d'autobus. La solution ne passe donc pas par un recours à l'impériale. En revanche, à Londres la LGOC et ses concurrents mirent en service, à partir de 1927, des autobus de capacité encore plus forte, à six roues et à impériale[10]. Cette confiance technique que portent les exploitants londoniens à l'autobus à impériale s'explique notamment par l'adoption précoce de pneumatiques, dès lors qu'ils furent disponibles pour les poids lourds, à partir de 1919-1920. Par leur souplesse, ils assuraient une meilleure stabilité que les bandages pleins, qu'au contraire l'exploitant parisien maintint, jusqu'à ce que Michelin lui forçât la main au milieu des années 1920[11].

Plus généralement, Londres se donne les moyens de maintenir ses impériales. Ainsi, chaque nouveau matériel subit une batterie de tests, dont ceux destinés à s'assurer de sa stabilité, réalisés à l'atelier central de Chiswick. Il s'agit notamment du *tilting test* consistant à basculer un autobus au-delà d'un angle avec la verticale de 30 à 40°[12]. Il permet de valider la stabilité des véhicules, qui sont soit vides, soit chargés de sacs de sable, correspondants à 52 passagers et deux agents sur les modèles NS des années 1920. Il met d'ailleurs en évidence le rôle de la déformation des pneumatiques dans le maintien du véhicule. Ce test est encore employé en 1950, notamment sur les nouveaux modèles RT[13].

Les améliorations homologuées par ces tests sont sensibles au cours des années 1920, si bien que les impériales peuvent rapidement être couvertes, ce qui était jusque-là rendu impossible par la masse supplémentaire que représentait une toiture[14]. Le choix de l'impériale s'en trouve renforcé, puisque cet espace tend ainsi à se banaliser. Cette ligne est maintenue lors du remplacement massif des tramways londoniens, engagé au

---

10 Curtis et Townsin (2000), p. 26.

11 Jemain (1982), pp. 110-111.

12 Voir notamment le rapport LT/C/365B, *Report on stability tests with N.S. type omnibus* du 7 mars 1923 (TFLAG, LT/315/2 565).

13 TFLAG, LT/315/3 585.

14 Rapport LT/C/653A du 1er avril 1924 (TFLAG, LT/315/2 565).

début des années 1930. La nouvelle autorité instaurée en 1933, Le London Passenger Transport Board, pourtant soucieuse de montrer sa volonté novatrice et qui le fit dans bien d'autres domaines, maintint le *double decker* en substituant aux tramways des trolleybus à impériale.

De l'autre côté de la Manche, la priorité de l'exploitant au début des années 1920 est plutôt portée sur le matériel de tramways qu'il rénove largement. Pour les autobus, le Renault PN, introduit au milieu des années 1920, constitue le socle des châssis et carrosseries du réseau d'autobus de l'entre-deux-guerres. Ses héritiers, les fameux Renault TN, furent introduits au cours des années 1930 avant de dominer de façon quasi hégémonique la voirie parisienne jusqu'aux années 1950. Cette série de modèles constitue l'image typique de l'autobus parisien à plate-forme arrière et s'impose au fur et à mesure que Paris démantèle, parallèlement à Londres, son réseau de tramways. [41]

C'est donc au cours de l'entre-deux guerres que sont élaborés les modèles donnant leur forme définitive aux deux objets-clés des réseaux des deux capitales, le *double decker* et la plate-forme arrière, tandis que la fréquentation traduit une pratique croissante des citadins jusqu'à la crise du début des années 1930. Alors que la presse nationale française s'est largement développée dans les années 1920 et que l'image y occupe une place prépondérante à partir de la décennie suivante, la photo ou le dessin d'un autobus suffit à évoquer Paris. Sa forme et ses couleurs sont immédiatement identifiables. En témoigne par exemple l'utilisation de la plate-forme par des publicités vantant les mérites du Cinzano en 1938 ou ce témoignage de touristes belges en visite à Paris à la même époque[15] : « il y avait les bus qui étaient un peu spéciaux. [...] Il fallait apprendre à descendre d'un bus en marche comme les Parisiens. Et c'est un truc. On doit lancer son corps et puis son pied en arrière et rester debout. C'est très difficile ». L'autobus à plate-forme est d'ailleurs vite associé à l'image des Grands Boulevards et à leur charge symbolique et mythique héritée du XIX^{e} siècle, notamment par la célébration de la ligne la plus chargée du réseau, le Madeleine – Bastille, dont le parcours dessert ces espaces animés.

Mais cette évocation se raréfie au moment même où les observateurs de la vie londonienne érigent le *double decker* rouge en véritable icône de la ville. En 1930, sous la plume du romancier Albert Cohen, un télégramme émis de la capitale britannique dresse ainsi rapidement le décor londonien à l'aide de quelques éléments typiques : « stop londres cliché sous-exposé triste ville autobus rouge rosbif vitrines à puddings givrés échoppes humides où des bougons dégustent huîtres stop[16] ». Ayant longtemps séjourné à Londres, l'académicien Paul Morand en a livré plusieurs descriptions, qui font une place à l'autobus, véritable lien entre les différents paysages qu'offre la ville, ici en 1933 : « aujourd'hui, sous l'œil de bronze de Charles I^{er}, Whitehall conduit un flot pressé d'autobus par une lente et noble courbe, du square du parlement jusqu'à Trafalgar Square, dont l'horizon est fermé par la National Gallery. [. . .] Autour des quatre lions de bronze, sans fumier ni rugissements, la ronde des autobus ne s'arrête jamais[17] ». Sur le

15 *Le Paris des années 1930 filmé par des cinéastes amateurs belges* (Forum des images).

16 Cohen (1930), p. 199.

17 Morand (1933), p. 227.

plan des représentations, Londres et ses *double deckers* prend ainsi progressivement la place du Paris des boulevards et de ses omnibus, que l'autobus à plate-forme parvint toutefois à prolonger pendant quelques décennies encore.

Cette relation que tisse Londres avec ses autobus repose avant tout sur une couleur : le rouge. C'est bien là la couleur londonienne par excellence, celle des boîtes aux
[42] lettres puis des cabines téléphoniques, des gardes du souverain britannique et surtout de la croix de Saint Georges du drapeau anglais. Une couleur qui se retrouve sur le *roundel* – la cocarde – adopté comme logo par la LGOC à la Belle Époque. Hasard ou non, la figure de l'autobus londonien a donc pu s'appuyer sur un fort fond symbolique lié à la couleur rouge.

Du point de vue qui nous intéresse, celui de l'opposition entre impériale et plate-forme arrière et de l'identification d'une ville à ses autobus, la Deuxième Guerre mondiale n'apporte pas de véritable changement. Au contraire, en figeant les investissements dans le renouvellement des parcs de chaque exploitant, elle contribue à prolonger l'utilisation de véhicules déjà anciens bien au-delà de leur durée de vie théorique. Les images du Paris des années 1930 peuvent ainsi facilement être rapprochées de celles du Paris des années 1950. Mais la capitale française semble alors délaisser un réseau dont les véhicules sont vieillissants, les tarifs élevés et l'image fortement dégradée[18].

Londres, en revanche, relance totalement la figure du *double decker* en développant un modèle, d'abord contesté puis au succès hégémonique : le Routemaster. Il accède rapidement à une reconnaissance mondiale, devenant même, au cours des années 1960, l'icône *pop* d'un Londres en couleurs[19]. Une telle symbiose entre l'image d'une ville et la figure de ses autobus demande à être régulièrement alimentée, ce qu'ont très bien compris les responsables des transports londoniens, au moins depuis les années 1930. Londres sait employer ses autobus pour des événements en dehors du champ du transport, en jouant d'ailleurs souvent sur leur rôle premier de pouvoir déplacer passagers et marchandises. Ainsi, le Festival of Britain, manifestation nationale destinée à promouvoir la Grande-Bretagne, s'appuya sur les célèbres autobus londoniens, quatre d'entre eux parcourant l'Europe d'août à septembre 1950, afin d'annoncer la tenue du festival en 1951 et de donner à ceux qui ne pourraient s'y rendre un aperçu de l'identité britannique, de son savoir faire et de son art de vivre : le *double decker* rouge en fut le vecteur concret autant qu'imaginaire.

5. 1960-1970 : l'impossible inversion

Pour autant, des deux côtés de la Manche, les années 1950 puis 1960 sont celles de l'enlisement de l'autobus face à un trafic automobile croissant et une congestion qui se généralise. Ce problème suscite l'intérêt des pouvoirs publics dans la mesure où la nationalisation des transports collectifs des deux capitales, à la sortie de la Deuxième Guerre mondiale, a pour conséquence que les pertes de l'exploitant ont un impact sur les

18 Un film Renault de 1957 promouvant la Dauphine ne dénonce-t-il pas « ces vieux monstres qu'on appelle les autobus » (*Magazine de l'automobile n°8* [Forum des images]). Rappelons qu'il s'agissait pourtant essentiellement de Renault !

19 Elborough (2005).

finances de l'État. Dans ce contexte, à Paris comme à Londres, différentes solutions sont expérimentées, dont celle jugée la plus efficace s'avéra être le couloir réservé, à partir du milieu des années 1960. Sujet qui alimenta d'ailleurs la longue tradition d'échanges entre les deux villes. Mais parmi les autres idées avancées alors, la tentation d'adopter le modèle prévalant outre-Manche est palpable à Londres comme à Paris.

Le cas parisien est particulièrement intéressant, puisque la tentation de l'impériale s'est heurtée à une forte résistance, en premier lieu de l'exploitant, la Régie autonome des transports parisiens (RATP), tandis que s'est imposée une nouvelle forme de plate-forme. [43]

L'indispensable modernisation du parc des autobus parisien est engagée en 1963 avec l'adoption d'un matériel standard Berliet ou SAVIEM, mis en service à partir de 1965[20]. Elle eut des conséquences profondes dans la conception même du réseau, dont toutes les composantes devaient être semblables, pour des raisons de maintenance comme d'exploitation. Mais la principale victime de cette politique fut la plate-forme arrière, que des raisons de sécurité, de sens de circulation à bord et d'exploitation à un agent ont conduit à sacrifier. Dès lors, au fil des années s'accrut la nostalgie d'une époque révolue qu'incarnait ce que la romancière Louise de Vilmorin qualifia alors de « yacht de gavroche[21] ».

La disparition de la plate-forme est un événement essentiel et révélateur de l'évolution du réseau parisien, du fait de son rôle de cheville ouvrière du système depuis la motorisation de la Belle Époque. Si l'autobus parisien a fini par se résumer à sa plate-forme arrière, c'est qu'elle cristallise son essence. Elle est d'abord le lieu de passage obligé, véritable *narthex* de l'autobus, lieu de l'acceptation ou du refus par le receveur, lieu également où peuvent se tenir des passagers, où éclatent les disputes et seul espace en extérieur des autobus parisiens de l'entre-deux-guerres et des Trente Glorieuses. C'est également le lieu où la gestuelle parisienne doit être maîtrisée : se placer, répondre à l'appel du receveur, monter, choisir sa place, se faufiler et descendre sont autant d'exercices qui ont pour scène la plate-forme. Dans ce rapprochement entre promenade et autobus, la plate-forme arrière a joué un rôle-clé en exacerbant les raisons pour lesquelles les personnes prennent l'autobus et les qualités de ce mode du point de vue du flâneur. Véritable plateau théâtral et lieu d'observation d'une foule qui en domine une autre, cet objet a su capter l'héritage du boulevard, celui de la promenade pour voir et être vu. Sur un plan plus théorique, la plate-forme, comme interface entre l'espace intérieur et l'espace extérieur, se trouve au centre des tensions qui animent l'histoire de l'autobus à Paris, dans son rapport à l'espace public et aux autres modes de transport. Sa disparition, en 1971, marque donc un tournant dans la conception de ce qu'est un système d'autobus, où peut se percevoir l'idée d'une normalisation sous l'influence de la logique du métro.

Pour lors, le nouveau modèle, l'autobus standard, par sa polyvalence et sa fiabilité rencontre un beau succès et parvient même à faire naître un mythe dans le monde professionnel. Pris dans une volonté de rupture, les cadres de la RATP ont même connu la tenta-

20 Saffar Dezfouly (2000), vol. 2, pp. 375-410, et Delassus (2005), p. 34.

21 De Vilmorin (2000), p. 36.

tion d'adopter une livrée rouge, avant de se raviser[22]. En revanche, le dérivé à étage de l'autobus standard, qui a suscité les espoirs des pouvoirs publics, a connu un lourd échec.

L'une des voies du renouveau de l'autobus parisien aurait effectivement pu passer par l'introduction, en 1966, d'autobus à étage[23]. Cet épisode méconnu illustre la volonté de l'administration d'imposer à la RATP certains choix qu'elle ne voulait pas suivre et la
[44] capacité de résistance de l'exploitant. L'idée consistait à accroître la fréquentation sur certaines lignes où les autobus étaient complets, sans accroître les frais de personnel. D'autres villes européennes se lançaient d'ailleurs dans le même type de programme[24]. A Paris, il est avancé par la tutelle de la RATP, autorité organisatrice et ministère des transports, alors même que l'exploitant émet des réserves très prudentes sur cette forme de véhicules.

Après des essais, l'autobus à étage est finalement lancé en 1966, sur fond de grand battage médiatique. *Le Figaro*, *Le Parisien*, *L'Aurore* et *France soir* en font leur une ; la revue professionnelle *Autocar et cargo routier* affirme en titre que « nos pères avaient raison », en renvoyant à l'époque hippomobile[25]. L'autre référence est mentionnée par *Tintin*, journal destiné à la jeunesse, qui n'hésite pas à publier un article intitulé « Paris, à l'heure de Londres[26] ».

Comme le couloir réservé, l'autobus à étage incarne de façon visible la volonté d'innovation du réseau routier portée par l'administration. Les véhicules sont des autobus standards Berliet dotés d'un étage couvert. Reste que cette impériale est de piètre qualité, trop basse et laissant aux passagers peu de vue sur la ville, tandis qu'elle ne permet pas d'améliorer la fluidité du trafic. Dans l'imaginaire parisien, monter à bord de l'autobus c'est un plaisir rapide et fluide que ne permettait pas un étage dont l'escalier intérieur était très raide. Les parcours moyens, réputés plus courts à Paris qu'à Londres, incitent d'ailleurs à ne pas y monter. Il imposait également d'élaguer les itinéraires, ce qui s'inscrit en décalage avec l'idée traditionnelle d'un autobus qui ne laisse pas de marque sur l'espace public. Différents mouvements à l'encontre de ce mode se font donc jour, *Le Monde* annonçant même que les autobus à impériale sont en cours d'abandon à Londres[27]. Ressentie comme imposée par les pouvoirs publics, l'impériale ne trouve pas de défenseurs à la RATP. Les remarques négatives à son encontre formulées en interne

---

22 Une rumeur est colportée à la RATP selon laquelle Charles de Gaulle, alors président de la République, aurait banni les autobus standards rouges expérimentés au milieu des années 1960 par la RATP en arguant du fait que Paris n'était pas Londres. Si des SC 10 à la livrée rouge-blanc-gris ont bien été mis en service, notamment sur la ligne 137 (Porte de Clignancourt – Villeneuve la Garenne (église)) en 1965, la raison de l'abandon de ces couleurs et du retour au vert classique ne semble pas établie.

23 Nous nous fondons ici notamment sur Delassus (2005).

24 Un mouvement similaire était noté à l'époque en Allemagne où Berlin se trouvait rejointe par d'autres ville dans le choix d'exploiter des autobus à impériale (Goldstein (C.), « Suspensions pneumatiques au salon de Francfort », *Autocar et cargo routier*, n° 319, octobre 1959, p. 110). De même, des villes italiennes comme Turin, Rome et Naples s'intéressaient également aux autobus à étage au début des années 1960 (« Autobus italiens et... », *Autocar et cargo routier*, n° 326, mars 1961, p. 46).

25 Delassus (2005), p. 82.

26 Idem.

27 *Ibid.*, p. 83.

s'avèrent finalement justifiées : lenteur des échanges aux arrêts, manque d'envie de monter à l'impériale des voyageurs... Mais la clé du problème est la volonté de la RATP de promouvoir des autobus articulés, quand la Préfecture de police était réticente à ce nouveau type de véhicules, jugé *a priori* plus encombrant. L'expérience des impériales s'achève donc en 1977.

[45]

Les responsables londoniens avaient été très étonnés des essais d'autobus standards à étage parisiens, alors qu'ils introduisaient des autobus sans impériale sur des lignes modernes à tarif unique – les Red Arrows – à partir de 1966[28]. Pour des raisons de coût, de même que leurs collègues parisiens d'ailleurs, ils entendaient en effet supprimer l'exploitation à deux agents, conducteur et receveur. Or les règlements interdisaient l'exploitation des autobus à impériale par un agent seul. En septembre 1966 l'exploitant annonça même son intention de remplacer l'ensemble de son parc par des véhicules sans impériale. Si bien qu'à la fin des années 1960 une inversion aurait pu se produire : Paris adoptant des autobus à étage, quand Londres les remplaçait par des autobus standardisés. Mais tandis que le standard à étage parisien rencontrait des difficultés, un assouplissement de la réglementation londonienne et la mise au point de valideurs électriques simplifiant le problème de la collecte, permirent de maintenir l'impériale malgré le passage à l'exploitation à un agent. Ce qui conduisit finalement au *statu quo*.

Cet échec parallèle reflète la nécessité que rencontre chaque nouveau modèle de respecter des éléments contextuels, fondés sur les pratiques et la configuration urbaine autant que sur les habitudes culturelles et la vision établie des acteurs, voire leurs *a priori*, forgés de longue date par une divergence technologique, comme l'illustre la comparaison entre Paris et Londres. Ce que confirme, de façon positive, la réussite d'une autre innovation originale, celle du standard à plate-forme. D'origine fortuite, la création de ce modèle permit à la RATP de disposer d'un objet réveillant l'affection de ses voyageurs pour ses autobus. Comme en témoignent les enquêtes menées à la mise en service de ces véhicules, en 1975, une très grande majorité des voyageurs trouve que la plate-forme est très positive, qu'ils l'utilisent ou non. La plate-forme procure une « sensation de liberté », crée une « ouverture sur la ville », propose un « volume organisé, mieux réparti », permet d'améliorer la station debout et offre un choix au voyageur[29].

La RATP espère donc diffuser ce nouvel autobus, au moment où elle cherche à réhabiliter l'arrière des autobus souvent peu occupé par les voyageurs, à trouver une meilleure organisation interne à bord afin d'éviter les heurts et à promouvoir le réseau routier. Le déploiement de ce véhicule sur son réseau demeure toutefois marginal, en raison de difficultés d'exploitation diverses. Reste que cet autobus si particulier, qui ne fut diffusé qu'à quelques dizaines d'exemplaires, connut une promotion médiatique, institutionnelle et sentimentale bien plus forte. En le qualifiant de « balcon sur la Ville », la RATP met finalement en avant ce qui n'est qu'une exception, mais renvoie à une image fortement implantée localement, devenue une quasi-norme symbolique[30].

---

28 Barker et Robbins (1976), p. 355.

29 Test d'un autobus à plateforme extérieure (1975), p. 5.

30 Delassus (2005), p. 75.

6. Conclusion

En abandonnant ses impériales avant 1914, Paris fit figure d'exception, puis de précurseur, dans la mesure où nombre de métropoles suivirent progressivement cette voie, toutefois sans inventer un élément aussi unique que la plate-forme arrière. Londres, en maintenant sa confiance dans l'impériale, et même si elle n'est pas l'unique agglomération où circulent des
[46] *double deckers* aujourd'hui, est parvenue à cannibaliser à son seul profit l'image des autobus à étage. En s'inscrivant dans la lignée de ce qu'étaient les omnibus du XIX^{e} siècle, la capitale britannique a finalement réussi à se distinguer, notamment grâce à une politique de communication et de promotion de qualité, mettant particulièrement en avant la figure de ses véhicules rouges[31]. Depuis les années 1970, Londres a introduit de nombreux autobus sans impériale, jusques et y compris des autobus articulés, non sans réticence de la part du public. Mais elle a toujours maintenu ses *double deckers*.

La différence de capacité entre autobus parisien et autobus londonien à impériale, autour de 50 % depuis la motorisation, traduit, sur le long terme, deux conceptions distinctes du rôle du réseau d'autobus. A Paris, le transport collectif de masse a été progressivement accaparé par le métro, notamment depuis la fusion en 1942 des réseaux souterrain et de surface au sein d'un exploitant dominé par les intérêts du ferré. Ainsi, l'autobus n'est conçu depuis lors que comme un mode annexe, susceptible de capter une clientèle spécifique, de délester le réseau de métro sur certains axes ou de le compléter de façon subordonnée. A Londres, au contraire, l'autobus, grâce à son impériale, a toujours présenté une forte capacité de transport, si bien qu'il est le premier mode de transport collectif, en termes de voyageurs transportés, depuis les années 1920.

Ce lien entre capacité et fréquentation est proche de la question de la poule et de l'œuf. Néanmoins, soulignons que cette distinction est intimement liée à la différence de conception existant entre les deux réseaux de métro. Quand celui de Londres présente une distance entre deux stations d'environ 900 m depuis sa création, ce chiffre est d'environ 450 m à Paris. Si bien que la surface moyenne desservie par une station londonienne est quatre fois celle d'une station parisienne. Ce qui explique l'efficacité de l'autobus londonien, capable d'assurer une bien meilleure capillarité que le réseau ferré, tandis qu'à Paris le métro ne laisse plus à la surface que de très courts trajets, que le voyageur peut parcourir à pied.

Les deux trajectoires d'innovation distinctes suivies par Londres et Paris se trouvent donc éclairées par des éléments du contexte urbain. Cette histoire comparée souligne toutefois l'inertie très forte des choix techniques et leurs répercussions dans l'image des objets ainsi élaborés. Elle se traduit par la constitution progressive de normes locales, selon lesquelles un autobus doit être à impériale ou à plate-forme arrière. Normes qui accèdent progressivement à une reconnaissance universelle. Un cadre de la RATP, au milieu des années 1950, estimait ainsi ne pouvoir « évoquer Londres sans ses troupeaux de rouges autobus à étage, Bruxelles sans les élégants tramways clairs, Milan ou Rome sans leurs rapides tramways verts, et Paris, enfin, sans ses autobus à plate-forme[32] ». Ce constat est dépassé, à la fin du XX^{e} siècle, pour Paris, Milan et Rome, peut-être moins pour Bruxelles, tandis que Londres poursuit sa relation devenue traditionnelle avec ses autobus rouges à étage.

---

31 Ce fut encore le cas en 2008 lors de la cérémonie de clôture des Jeux olympiques de Pékin au cours de laquelle un *double decker* représenta Londres, ville organisatrice de l'édition suivante.

32 Duclou (1956), p. 3.

Bibliographie

BARKER, T. et ROBBINS, M. (1963) : *A History of London Transport. Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Nineteenth Century*. G. Allen & Unwin, Londres.

BARKER, T. et ROBBINS, M. (1976) : *A History of London Transport. Passenger Travel and the Development of the Metropolis, The Twentieth Century*. G. Allen & Unwin, Londres.

COHEN, A. (1930) : *Solal*. Gallimard, Paris.

CURTIS, C. et TOWNSIN, A. (2000) : *Chiswick Works, Building and Maintaining London Buses*. Harrow Weald, Capital Transport Publishing.

DE VILMORIN, L. (2000) : *Promenades et autres rencontres*. Paris, Gallimard.

DELASSUS, A. (2005) : *La deuxième génération des autobus à impériale et des autobus à plate-forme arrière, Approche historique d'un phénomène urbain, social et culturel parisien de la fin du XX^e siècle*. Maîtrise d'histoire, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

DUCLOU, R. (1956) : « A propos du centenaire de la Compagnie générale des omnibus. Cent ans de transports parisiens », *Bulletin d'information et de documentation*, n° 2, 1956, p. 3.

ELBOROUGH, T. (2005) : *The Bus We Loved. London's Affair with the Routemaster*. Granta Books, Londres, 210 p.

FLONNEAU, M. (2002) : *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*. Thèse de doctorat d'histoire, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris.

FLONNEAU, M. (2005) : P*aris et l'automobile. Un siècle de passions*. Hachette, Paris.

GUERRAND, R.-H. (1992) : *Mœurs citadines*. Quai Voltaire, Paris, 240 p.

HALLSTED-BAUMERT, S. (1999) : *Le Métropolitain : technologie, espace et création d'identités urbaines dans le Paris de fin du siècle*. Thèse de doctorat d'histoire, EHESS-New York University, Paris-New York, 367 p.

JEMAIN, A. (1982) : *Michelin, un siècle de secrets*. Calmann-Lévy, Paris.

MORAND, P. (1933) : *Londres*. Plon, Paris.

PAPAYANIS, N. (1996) *: Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*. Louisiana State University, Baton Rouge-Londres, 217 p.

PASSALACQUA, A. (2007) : « Innovation, concurrence et émulation dans la mobilité parisienne : De l'omnibus à l'autobus (1900-1914) », *Ricerche storiche*, vol. 37, n° 2, pp. 285-316.

PASSALACQUA, A. (2009) : « *Double decker* londonien et autobus à plate-forme arrière parisien. Échanges et distinction par delà la Manche depuis les années 1820 », *Métropoles*, n° 6, novembre, pp. 101-139.

ROBERT, J. (1974) : *Histoire des transports dans les villes de France*. Jean Robert, Neuilly-sur-Seine.

SAFFAR DEZFOULY, M. (2000) : *Design d'autobus en France (1905-1988)*. Thèse de doctorat d'histoire, Université Paris IV Sorbonne.

Test d'un autobus à plateforme extérieure, Paris, RATP, 1975, p. 5.