

Humeur (songeuse)

L'autobus a cent ans cette année. Dans Paris, le Brillié-Schneider circule à partir de 1906

Francis Beaucire

DANS **TRANSPORTS URBAINS 2006/1 (N° 109)**, PAGES 18 À 18

ÉDITIONS **GROUPEMENT POUR L'ÉTUDE DES TRANSPORTS URBAINS MODERNES**

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.109.0018

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-transport-urbains-2006-1-page-18.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Humeur (songeuse)

de Francis Beaucire

L'autobus a cent ans cette année. Dans Paris, le Brillié-Schneider circule à partir de 1906.

Quand l'autobus parut, ce fut dans un contexte d'innovation: le moteur à explosion et l'essence, mais aussi l'absence de guidage, perçue rapidement comme une liberté. Un autobus plus mobile et plus souple au milieu de la voirie, utilisant justement la voie de tout le monde et, plus tard, présentant l'avantage de ne pas bloquer la circulation, ou plutôt de pouvoir contribuer, par sa motilité, à la débloquer, contrairement au tramway prisonnier de ses rails. On peut voir la question sous un autre angle: l'autobus ne nécessite pas d'infrastructure particulière, il fait économiser des frais d'investissement et de fonctionnement que le tramway impose pour construire et entretenir la voie ferrée. L'autobus fait donc entrer le transport collectif urbain de surface dans l'usage commun de la voie, s'accommodant de la voie de tous. Encore une autre façon d'envisager son apport: l'absence de guidage matériel inscrit dans la chaussée lui permet de suivre de près l'urbanisation et ses besoins de déplacement, ou encore de se plier aux contraintes nées des travaux de voirie, car lorsque la ligne d'autobus doit être déplacée, c'est le poteau d'arrêt qui déménage à menus frais.

Parallèlement, en l'espace de trente ans, le tramway s'est enlisé dans la circulation automobile plus encore qu'il ne l'était dans la dense circulation hippomobile du début du siècle. L'encombrement progressif de la voirie le rend pataud et finalement peu efficace, d'autant qu'il vieillit malgré des innovations techniques qui demeurent inaperçues. Pourtant, il avait été porteur d'innovation peu de temps avant l'autobus, notamment en adoptant la traction électrique (première ligne de tramway électrique en 1890, à Clermont-Ferrand).

C'est donc en abandonnant le caractère spécifique du tramway, son guidage ferroviaire, que les transports collectifs urbains entrent dans le courant de la modernité.

C'est le paradoxe d'aujourd'hui que, par une sorte d'inversion de polarité, la nouvelle modernité de l'autobus tient aux emprunts qu'il doit faire au tramway devenu « moderne », pour regagner en efficacité (vitesse, régularité),

en confort et en image de marque auprès des citadins: il est guidé ou du moins canalisé, dispose de sa propre emprise, le site propre, profite de tous les aménagements intérieurs qui ont fait le succès du tramway, et même du « carrossage » qui a fait du tramway (et qui fait présentement de l'antique train de banlieue) un membre de la grande famille des objets de *design*.

Dans cette sorte d'aller-retour entre deux techniques qui se volent alternativement la vedette en matière de modernité à l'échelle du siècle, l'autobus a, une première fois, enterré le tramway en tournant le dos à sa technique, faisant oublier le système au profit du seul véhicule. Une seconde fois, aujourd'hui, il est en passe de lui ravir la modernité, mais en lui empruntant ses caractéristiques, lui ôtant du même coup son exclusivité, voire son identité. En clair, il adopte le système un siècle après son irruption comme libérateur du système.

Car canalisé, guidé parfois, prioritaire, lisible grâce à l'aménagement linéaire du site propre, à l'architecture des stations, à la conception du véhicule lui-même, l'autobus à haut niveau de service, dans une déclinaison qui s'annonce large, fait entrer l'autobus - le « bus » - en système, à l'imitation du « tram », réduisant ainsi l'espace qui séparait ces deux moyens de transport collectif.



1906
BRILLIÉ-SCHNEIDER

■ L'autobus Brillié-Schneider de 1906 (image extraite de: « 100 ans de bus, l'album photo du centenaire », éditions LBM et RATP). Il circule sur la première ligne d'autobus, Montmartre - Saint-Germain-des-Prés à Paris.

Mais quand l'autobus devient système, et système lourd, que perd-il? Ce qu'il gagne, on le sait: la *présence*, l'efficacité commerciale, l'attractivité. Mais qu'en est-il de son identité propre? À cette question, les BRT des pays du sud ou d'Amérique du Nord n'apportent pas de réponse, car c'est de la relation plus ou moins fusionnelle entre le transport collectif et l'espace public des villes d'Europe que l'autobus, le tramway et le métro tiennent l'identité que nous leur reconnaissons...

■ Sur le site propre de TEOR, à Rouen, non loin du campus universitaire. Le guidage consiste en une double ligne peinte sur la chaussée du site propre, que suit une caméra embarquée dans le véhicule. (Photo F. Beaucire).

