

DGRST

SECRETARIAT D'ETAT AUPRÈS DU
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT (TRANSPORTS)

**analyse historique
de l'évolution
des transports en commun
dans la région parisienne
de 1855 à 1939**

Direction (intérim) : Jacques Payen
Maître-Assistant au CNAM

1977

Observatoire Economique
et Stat CDAT
4927
Re

Centre de documentation d'Histoire des Techniques'
292, rue Saint-Martin 75003 Paris

Conservatoire National des Arts et Métiers
Ecole des Hautes-Etudes en Sciences Sociales



La présente étude : "Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939" s'inscrit dans une action thématique programmée service économie des transports. Elle a été exécutée grâce à une aide financière de la division de la Recherche du Ministère des Transports, convention n° 74 00 050.

L'équipe, qui a effectué les enquêtes, rédigé ce rapport et préparé les planches, est composée de :

Daumas Maurice, pour la direction de la recherche,

Fontanon Claudine, pour la deuxième partie : Tissus urbain
et transports en commun.

Jigaudon Gérard, pour la conception et l'exécution des cartes
et graphiques

Larroque Dominique, pour la première partie : Les transports
en commun, un enjeu politique et financier.

Sommaire

	Pages
Introduction	1
<u>Première partie</u>	
Les transports en commun	
Un enjeu politique et financier	9
CHAPITRE PREMIER. - L'ère des monopoles incontestés	10
<u>L'empreinte du Second Empire</u>	11
La constitution du monopole des transports dans Paris ...	12
Les transports en commun aux mains de la haute finance ..	15
<u>Les débuts de la IIIe République. Un changement illusoire</u> (1872-1880)	20
Une redistribution apparente du pouvoir de décision	20
Des choix décisifs pour les transports parisiens	24
CHAPITRE II. - Pour une politique locale des transports en commun. 1880-1914	37
Un pouvoir de décision mieux équilibré	37
<u>Les conflits</u>	45
Le Conseil municipal contre la C.G.O.	45
Le Conseil municipal contre les projets de métropolitain des compagnies ferroviaires	56
<u>Le compromis</u>	91
Le métropolitain urbain	93
Les conventions de 1910 pour le réseau de surface	100
Une politique sociale pour la banlieue	108
Bilan des réformes	112
CHAPITRE III. - Vers la prise en charge des transports en commun par les pouvoirs publics. 1920-1939	113
<u>Les conventions de 1920-1921. La régie intéressée</u>	113
Un consensus politique et économique favorable	113
Les conventions de 1920. La S.T.C.R.P.	118
Les avenants de 1921 pour le Métropolitain et le Nord-Sud	126

IV

Les conventions de 1921 pour les chemins de fer	128
<u>Les débuts difficiles</u>	129
Les facteurs externes	129
Les incidences graves sur les débuts de la S T C R P, Métropolitain et Nord-Sud. Un aménagement nécessaire des conventions	134
Un statut particulier pour le service des chemins de fer de banlieue ?	136
<u>Equilibre fragile entre intérêts privés et intérêts du service public</u>	137
Le nouveau climat politique et la crise économique	137
Le déficit et les avenants	141
La S T C R P 141. - Le Métropolitain 151. - Les chemins de fer 155.	
Les causes du déficit	156
Les données globales 156. - La crise 162. - La main d'oeuvre et les tarifs sociaux 166. - La concurrence auto- mobile 173.	
Le gaspillage budgétaire	178
Les chemins de fer 179. - la S T C R P et le Métropoli- tain 182.	
<u>Alternative en 1938 : politique autoritaire ou régie di- recte</u>	189
Un choix politique	189
La coordination autoritaire 1937-1938	191
La hausse des tarifs 193. - La coordination 194. - Le programme d'économie du comité de 1938 : 198.	
Austérité et urbanisme	199
Régie directe et taxe sur la plus value foncière	204
NOTES <u>de la première partie</u>	215
<u>Deuxième partie</u>	
Tissu urbain	
et transports en commun	221
CHAPITRE PREMIER. - La naissance du Paris moderne. Le poids de la rentabilité. 1855-1914	225

<u>Evolution démographique et économie</u>	225
Une phase décisive. Le Second Empire. 1855-1872	228
La décongestion du vieux centre : 228. - Les quartiers intermédiaires : 230. - Les arrondissements périphériques : 231. - La nouvelle banlieue : 234.	
Les antagonismes sociaux 1872-1914	238
Le Paris de la "belle époque" : 238. - Le développement de la banlieue : 242.	
Transports et population 1855-1914	247
Les premiers réseaux. 1855-1872	247
La C.G.O. Omnibus et tramways : 247. - La Petite Ceinture : 251. - La desserte ferroviaire de la banlieue 253.	
La naissance de la banlieue et l'extension des réseaux. 1872-1890	255
Les premiers tramways : 256. Les premiers essais de traction mécanique 257. Les chemins de fer 262. - Conséquences démographiques, sociales et économiques 274.	
Un nouvel espace urbain. Les premières migrations alternantes 1890-1905	278
Perfectionnements et incohérences en surface : 278. - Les réticences des compagnies ferroviaires : 288.-	
Le déblocage de la situation. Des solutions techniques nouvelles. 1905-1914	292
Les autobus à essence : 294. - Les tramways électriques : 295. - Le Métropolitain : 298.	
Bilan et perspectives	301
La croissance du tarif banlieue : 301. - Problèmes et perspectives d'aménagement : 303.	
 CHAPITRE II. - Vers le "Grand Paris". 1919-1939	 307
<u>Nouveau rythme d'évolution démographique et économique</u>	307
Paris. Régression démographique	309
La croissance et la banlieue	312
Une nouvelle division de l'espace urbain	319

VI

Les lotissements : 322. - Les migrations alternantes. Données globales. 1906-1931 : 326. - Les migrations vers Paris : 330. - Les migrations vers la Seine-banlieue 335. - Les déplacements quotidiens professionnels en 1936 : 339.	
<u>Transports en commun et croissance urbaine</u>	348
Les réalisations	349
La desserte de Paris : un réseau dense et adapté	
349. - Le Métropolitain : 360. - La desserte de la proche banlieue : 373. Le prolongement du métropolitain en banlieue : 377. - La desserte de la moyenne et grande banlieue : 381. - Les services d'autocars et les taxis collectifs : 392.	
Bilan en 1938. Anarchie et incohérence	395
Résultats sociaux et économiques	401
Les remèdes. Les directives du plan Jayot : coordination et réseau express	407
La suppression des tramways	412
<u>Extension et transports</u>	416
Les cités-jardins : une valeur exemplaire	419
Les cités satellites et la politique foncière du Département	426
Le projet d'urbanisation des terrains de la Courneuve	431
<u>Bilan général.</u>	439
<u>NOTES de la seconde partie</u>	443
 BIBLIOGRAPHIE GENERALE	 453

Omnibus, tramways et bateaux.

N°

1. - Trafic des lignes d'omnibus, 1890.
2. - Trafic des lignes de tramways, 1890.
3. - Trafic des bateaux-omnibus, 1890.
4. - Trafic des lignes d'omnibus, 1913.
5. - Trafic des lignes de tramways, 1913.
6. - Lignes de tramways en bénéfice et en perte, 1899.

Métropolitain.

7. - Projet Delcourt, 1871. Projet de l'Administration 1878.
8. - Projet Deligny-Cernesson, 1883. Projet Berlier, 1896.
- 9 - Projet Hagg, 1887. Projet présenté à la Chambre, 1887.
10. - Projet Eiffel, 1891. Projet de la Ville de Paris, 1896.
11. - Périodes d'ouverture des lignes du métropolitain.
12. - Ateliers et raccordements du métropolitain, 1939.
13. - Voyageurs entrants par station de métropolitain, 1913.
14. - Voyageurs entrants par station de métropolitain, 1938.
15. - Prolongements en banlieue envisagés en 1928.

Chemins de fer à grand débit.

16. - Périodes de construction des voies ferrées.
17. - Quadruplement et électrification en 1939.
18. - Régions isochrones en 1861.
19. - Régions isochrones en 1914.
20. - Chemin de fer de Petite Ceinture : trafic par gares en 1868-1875.
21. - Chemin de fer de Petite Ceinture : trafic par gares en 1890-1920.
22. - Trafic des gares de banlieue, 1925.
23. - Débit journalier par section de ligne, 1936.
24. - Densité du trafic banlieue SNCF, 1939.
25. - Services routiers de voyageurs en Seine-et-Marne.

Population et occupation du sol.

N°

26. - Evolution de la population des communes de la région parisienne. 1886-1906-1936.
27. - Voyageurs transportés entre Paris et la banlieue, 1890.
28. - Communes de résidence des employés de 7 établissements commerciaux.
29. - Migrations journalières entre les départements de la région parisienne, 1931.
30. - Migrations alternantes, Paris-Banlieue, 1931.
31. - Migrations alternantes entre les communes de la Seine et 13 communes de Seine-et-Oise, 1931.
32. - Rapport de la valeur locative des usines à celle des locaux d'habitation et de celle des locaux à usage professionnel à celle des locaux d'habitation, 1941.
33. - Occupation du sol en proche banlieue, 1934.
34. - Les lotissements dans l'entre deux guerres. Les habitations à loyer modéré. 1921.
35. - Projet de chemin de fer électrique Dugny-Stains, La Courneuve Porte de la Chapelle, 1921.

INTRODUCTION

Le décret du 22 février 1855, autorisant la création de la Compagnie générale des omnibus marque le début d'une longue étape de plus de quatre vingts ans, au cours de laquelle la notion de transports urbains se précisa lentement à travers de nombreux tâtonnements et d'âpres luttes d'influence . Cette étape aboutit à une prise de conscience de l'ampleur des problèmes à résoudre pour la capitale et sa banlieue.

Cette étape débute par la première décision autoritaire destinée à mettre un certain ordre dans une situation anarchique. En même temps elle place un problème spécifiquement urbain sous la dépendance du pouvoir central et cette dépendance ne sera pas levée jusqu'à nos jours. A l'origine le pouvoir, par le truchement du préfet de Paris, a tenté de dégager, de l'expérience confuse des premiers omnibus, une définition plus large et plus rationnelle des transports en commun. Désormais il ne s'agit plus de véhiculer un certain nombre de voyageurs d'un point à un autre d'un itinéraire changeant et à des tarifs arbitraires, mais d'équiper Paris d'un réseau de transports ordonné, selon des parcours, des conditions de confort et des tarifs débattus puis fixés par une compagnie exploitante et l'administration. Le débat entre les concessionnaires et l'administration, c'est à dire le pouvoir eu égard au statut particulier de Paris, ne cessera pas jusqu'à nos jours.

La solution imposée a été celle d'un monopole qui est pratiquement resté inchangé jusqu'au moment où des groupes d'intérêts financiers ont songé à exploiter les nouveaux moyens de traction mécanique pour

établir des compagnies concurrentes, c'est à dire à partir des deux dernières décennies du siècle dernier. Déjà, dès cette fin de siècle, la profonde modification de l'urbanisme parisien, le transfert vers la périphérie de la ville, puis dans la proche banlieue, des activités industrielles, l'évolution démographique et l'apparition de nouveaux quartiers d'habitat avaient eu de profondes répercussions sur le partage du pouvoir de décision. Dans la mesure où les représentants élus de la population parisienne purent imposer la discussion, le débat ne se poursuivit plus seulement entre l'administration d'une part, et la compagnie du monopole d'autre part qui faisait fructifier les intérêts des groupes financiers représentés à son conseil d'administration.

On verra que ce débat ne s'est pas estompé pendant de longues décennies, en fait pendant plus d'un demi siècle puisque ce n'est qu'après la deuxième guerre mondiale que la mesure radicale de la régie directe put être imposée.

La situation de monopole ne commença à être sérieusement entamée qu'à l'occasion du renouvellement de la convention de la C.G.O. en 1910 et pour remettre un peu d'ordre dans une situation qui était devenue à nouveau passablement incohérente. Pendant ces soixante cinq ans de développement du trafic, qui de Paris s'était étendu à la proche banlieue, un certain nombre d'innovations techniques avaient peu à peu contribué à transformer les données du problème. Ce fut d'abord l'apparition du rail que les nouveaux procédés de fabrication de l'acier et de sa mise en forme permirent de mettre sur le marché. Des sociétés se formèrent pour tenter de tourner le monopole de la C.G.O., en établissant des lignes de tramways à traction animale desservant certaines localités de banlieue et pénétrant dans Paris. Le moteur électrique et le courant industriel ne devinrent pratiquement disponibles qu'au début des années quatre vingt dix. Les mêmes groupes d'intérêt financier, qui avaient d'abord essayé d'exploiter divers moyens de traction mécanique, les abandonnèrent dans un assez court délai pour développer exclusivement, et avec succès, la traction électrique. Certes la C.G.O., ne négligea non plus aucune des possibilités nouvelles, mais on put lui reprocher une certaine indifférence à l'égard des besoins de sa clientèle et sa

forte position de la seconde moitié du XIXe siècle se délitait suffisamment pour que la réorganisation de l'après guerre entraînât sans difficulté sa disparition.

Dans le courant de cette même période, d'autres développements avaient aussi contribué à faire évoluer la situation. A l'origine les grandes compagnies ferroviaires ne s'intéressaient pas à la desserte locale de la banlieue parisienne. Leurs gares implantées à l'intérieur de la ville n'étaient que le terminus en cul de sac des lignes à grandes distances. Outre cette implantation Paris ne les intéressait qu'en raison des vastes terrains qu'elles s'empressèrent d'occuper dans les quartiers extérieurs pour le développement de leurs installations de service au détriment du développement uniformément réparti des autres activités de la ville. Le syndicat de la petite ceinture ne fut constitué entre les compagnies que pour assurer la circulation des trains de marchandises d'un réseau à l'autre. Ce n'est que sous la pression des représentants municipaux que la ligne fut ouverte au trafic des voyageurs, sans grand enthousiasme. En 1934 l'expérience fut interrompue, alors qu'une modification des installations et de l'organisation aurait pu l'intégrer au réseau métropolitain pour le plus grand profit des Parisiens et des habitants des communes limitrophes.

C'est précisément à l'occasion des projets successifs du métropolitain que les compagnies ferroviaires commencèrent à s'intéresser à l'espace urbain et que la grande bataille politique sur les transports en commun eut lieu. Là encore il existe une corrélation certaine entre diverses innovations techniques de la fin du siècle et la décision finale de créer dans Paris un réseau souterrain. Le problème de la traction n'était pas le seul en cause. Dans d'autres grandes villes comme Londres, New-York, Chicago la vapeur avait été adoptée mais à condition de n'établir la majorité des lignes qu'en surélévation au dessus des avenues, en tranchées dans les quartiers peu denses et dans des tunnels relativement courts. Ces perspectives furent également envisagées pour Paris. La notion d'un réseau entièrement souterrain ne put prendre consistance que lorsqu'on disposa d'un matériel de percement assez efficace pour avancer sur de longues distances et enfin lorsque le courant électrique put être employé pour

l'alimentation de moteurs puissants et aussi pour la signalisation. L'enjeu, pendant plus de deux décennies consistait à savoir qui serait maître du futur réseau, les compagnies ferroviaires, qui comme pour la petite ceinture, supputaient les avantages d'un transit direct de gare à gare, ou l'autorité municipale qui entendait disposer seule d'un réseau de transport rapide au service de ses commettants. Déjà les compagnies ferroviaires avaient fait repousser certains projets de réseau secondaire établissant des communications urbaines ou entre des communes de la proche banlieue et la ville. Les groupes d'intérêts qui les géraient disposaient des moyens de pression suffisants sur le gouvernement et la Chambre des députés pour rester assez longtemps maîtres de la décision. Cependant l'Etat dû finalement accepter un compromis dans une certaine conjoncture, l'approche de l'Exposition universelle de 1900. Le Conseil municipal réussit à faire passer, pour la première fois dans l'histoire des transports urbains, les intérêts de la population avant les profits financiers. Des conventions très strictes établissaient plus qu'un droit de regard de l'administration municipale sur le mode de gestion et en ce qui concernait de plus près les conditions de transport des voyageurs. Cette manifestation de l'autorité du Conseil municipal, malgré ses limites, est sans doute l'un des événements qui infléchit les rapports des forces en présence dans ce long débat.

D'autres facteurs essentiels contribuèrent à dégager les termes nouveaux dans lesquels le problème des transports en commun allait tardivement se présenter à tous. Depuis l'origine de la période qui nous occupe, l'évolution de l'agglomération parisienne avait été constituée par le développement propre de Paris. Pendant le Second Empire, l'urbanisme haussmannien avait presque entièrement chassé du centre de la ville toute l'activité industrielle et avait aboli le type traditionnel d'habitat dans la plus grande partie des quartiers rénovés. Le processus ne fut d'ailleurs qu'une première manifestation d'un phénomène qui devait se renouveler exactement un siècle plus tard.

Mais à cette époque la population de Paris ne cessait de croître, ce qui contribuait encore à augmenter les besoins en transports collec-

tifs. Or, malgré la création de la C.G.O., les catégories les moins favorisées de la population parisienne ne pouvaient emprunter ces transports dont les tarifs restaient élevés. C'est dans ces conditions que pendant les trois dernières décennies du siècle et jusqu'au début de la première guerre mondiale une nouvelle banlieue, encore proche de Paris, est apparue.

La constitution de ce nouvel espace urbain imposa dès la fin du siècle dernier une révision de la politique des transports en commun. Leur incohérente organisation fut accrue par le développement des nouvelles techniques de traction : tramways électriques d'abord, autobus vingt ans plus tard. La révision en 1910 de la convention de la C.G.O. fut l'occasion d'une première mais insuffisante tentative de remise en ordre et de coordination. On peut relever, dans la même période, certains changements positifs. La réalisation du réseau souterrain fut poursuivie régulièrement. Le trafic ferroviaire en banlieue s'accrut, d'abord en raison de nouvelles habitudes de résidence des catégories aisées de la population active qui commencèrent à élire domicile d'une façon assez massive dans les banlieues ouest et sud-est. Des aménagements nouveaux furent établis par les compagnies ferroviaires intéressées.

La première guerre mondiale interrompit pendant cinq ans cette évolution. Tous les problèmes de la période 1910-14 se retrouvèrent vers 1920, mais de nombreux facteurs avaient changé. Les séquelles de l'état de guerre avaient mis en place un nouveau contexte politique, économique et social. L'évolution démographique et économique de l'agglomération se poursuivait selon des normes jusqu'alors inconnues. Pour la première fois de son histoire la population de Paris amorçait un mouvement regressif. La croissance de la banlieue s'étendait à des zones périphériques plus éloignées de Paris. La mise en lotissement de nombreux terrains privés provoquait l'édification hors Paris de l'habitat d'une grande partie de la population active, et pour une proportion importante alors de celle qui disposait de revenus modestes.

En l'absence de toute législation en matière d'urbanisme et en matière d'aménagement on assistait à une prolifération d'un habitat défectueux s'étendant le long des lignes de chemins de fer. L'admi-

nistraton départementale tentait en vain de freiner cette croissance anarchique par la création de cités-jardins, puis par une politique foncière qui prévoyait l'achat de terrains à bas prix, la création de moyens de communication et d'édification de cités satellites.

Au cours des années vingt un phénomène qui n'était pas nouveau, celui des migrations alternantes de cette population, prit une ampleur d'une toute autre dimension. Ces migrations s'effectuaient en majeure partie dans le sens banlieue-Paris le matin, avec reflux le soir, dans une proportion bien moindre en sens inverse et enfin dans une proportion non négligeable de banlieue à banlieue. Tous les problèmes de transports en commun étaient posés sur des bases différentes. Dans Paris, le réseau de surface dut être profondément réformé en ce qui concerne le tracé des lignes et la suppression des doubles emplois avec les parcours du métro.

Pendant l'intervalle entre les deux guerres, qui constitue la période où le "Grand Paris" prend définitivement corps, et où le peuplement de la banlieue commence à s'affirmer au détriment de la capitale, des réformes s'imposèrent. Mais tout au long de ces deux décennies les luttes antérieures entre intérêts souvent antagonistes ne s'estompèrent pas. S'ils eurent les coudées moins franches que dans la seconde moitié du siècle précédent, les groupes financiers n'en continuèrent pas moins de contrôler l'ensemble des transports en commun de l'agglomération, bien que la prise en charge de ces derniers par les pouvoirs municipaux et départementaux put commencer à être envisagée. La convention de 1921 englobait dans une seule société en régie intéressée l'ensemble des transports en surface dans le département de la Seine ; une fusion des deux compagnies de chemins de fer souterrain était accomplie ; un régime particulier était établi pour les chemins de fer de banlieue. A la fin des années vingt on pouvait envisager qu'un équilibre allait s'instaurer entre les intérêts collectifs et les intérêts privés. Equilibre fragile, aussitôt remis en cause par les conséquences de la crise qui atteignait la France en 1932.

La rapide progression de la construction automobile et le soutien matériel que cette industrie obtenait du gouvernement furent à l'ori-

gine de deux décisions qui contribuèrent à compliquer le problème des transports parisiens. D'abord les pouvoirs publics laissèrent s'établir une dangereuse concurrence aux transports ferroviaires de banlieue ; ils accordèrent à des sociétés privées l'autorisation de créer des lignes d'autobus qui de Paris desservaient de nombreuses communes de moyenne et grande banlieue. Ce laxisme eut pour conséquence de détourner une proportion non négligeable de la clientèle du réseau ferroviaire et de provoquer un accroissement de son déficit. A cette époque l'automobile particulière n'était pas encore devenue le moyen de transport individuel utilisé quotidiennement. Cependant son usage commençait à être assez développé pour contribuer à ce déséquilibre.

L'autre décision avait la même source de motivation profonde, mais elle eut des conséquences différentes. Ce fut la suppression des tramways au profit des autobus qui fut effective dès 1938 aussi bien dans Paris que dans la banlieue. A l'égard du public les administrateurs invoquèrent la densité de la circulation dans Paris et les encombrements provoqués par les longues rames au milieu des rues et aux carrefours. Effectivement la situation était telle que pendant la plus grande partie des heures ouvrables le tramway était devenu presque inutilisable dans Paris. L'opinion publique accepta la reconversion et on en profita pour la poursuivre même pour les lignes de banlieue établies sur des plates-formes indépendantes et qui ne causaient aucune gêne à la circulation. Ces deux décisions sont une illustration exemplaire de la manipulation de l'opinion publique par les groupes financiers, qui régnaient alors sur les transports parisiens, pour mieux servir différents intérêts privés.

Les luttes pour la conquête des avantages sociaux en matière de transports urbains furent moins violentes qu'au cours de la fin du siècle précédent. Cependant elles seules permirent l'établissement de tarifs particuliers au profit des migrants quotidiens.

C'est pendant cette période de l'entre deux guerres que furent institués, ou bien développés d'une façon efficace, les tarifs ouvriers, les billets d'aller-retour du métro, puis les cartes hebdomadaires. Ces aménagements furent obtenus principalement grâce à l'action des comités d'usagers qui se substitua à celle du Conseil municipal où

dominaient désormais les élus conservateurs.

Les transports en commun étaient arrivés à assurer une fonction sociale fondamentale aussi bien pour la population active que pour les activités économiques du grand Paris. A la fin des années trente cette fonction était parfaitement comprise. Mais les conditions créées par la persistance de la crise économique laissaient les différentes autorités dans l'incapacité de résoudre l'alternative devant laquelle elles étaient placées. L'adoption d'une politique autoritaire pour assurer une meilleure coordination entre les différentes compagnies concessionnaires, ou la prise en régie directe de l'exploitation des différents réseaux partiels se heurtèrent à l'hostilité de la Chambre des députés après le renversement de la majorité en 1938. Le dilemme ne put être tranché avant le début de la seconde guerre et finalement l'ensemble des mesures administratives prises depuis le Second Empire, malgré une progression certaine, se soldait par un échec.

Première partie

LES TRANSPORTS EN COMMUN UN ENJEU POLITIQUE ET FINANCIER

Un coup d'oeil superficiel sur Paris à la veille des conventions de 1910 nous révélerait une ville largement pourvue de moyens de transports répondant aux besoins les plus divers. Pourtant cette apparente diversité masque la confusion la plus totale : doubléments de lignes injustifiés, gamme complète de moyens de traction, tarifs mal adaptés révèlent un manque évident de cohésion et de directive dans la politique des transports parisiens. En 1910, de la lourde "patache" à traction animale au métropolitain électrique, ceux-ci offrent un témoignage visuel étonnant de leur propre histoire. Cette confusion, ces archaïsmes sont en fait le résultat de "plusieurs politiques" des transports dont les options se sont superposées sans jamais se substituer l'une à l'autre. Entre collectivités locales et représentants du gouvernement les attributions sont mal définies et trop contestées, trop changeantes aussi pour que puissent s'imposer des solutions radicales et permanentes. Dans ce duel entre collectivités locales et organismes centraux autour d'une entreprise qui promettait de bonnes rémunérations, les choix n'émanaient pas toujours du souci de l'intérêt commun, mais de considérations étroitement financières. Inver-

sement les mouvements politiques de l'opposition utilisèrent, parfois de manière excessive, ce service d'intérêt public afin d'expérimenter les mesures sociales qu'ils préconisaient. Une étude sur les transports parisiens nous échapperait dans une large mesure sans cet éclairage politique et financier.

Chapitre I

L'ERE DES MONOPOLES INCONTESTES 1855-1880

L'EMPREINTE DU SECOND EMPIRE

L'Empire a imprégné une marque décisive et durable dans l'histoire des transports parisiens. C'est sans aucun doute l'un des rares régimes qui ait laissé des traces aussi profondes et aussi originales dans tous les domaines que recouvre la notion d'urbanisme. L'urbanisme haussmannien est original dans ses méthodes. Strict, autoritaire et systématique, il rejette les demi-mesures, la confrontation des idées ou toute forme de critique. Qui peut d'ailleurs élever la voix ? Dès la prise du pouvoir par Napoléon III, le conseil général est réduit au statut de commission départementale nommée par l'Empereur ; au terme de la loi du 5 mai 1855 celui-ci désigne aussi les membres du Conseil municipal qui devient ainsi un instrument docile, incapable de toute opposition sérieuse. Selon Haussmann, les représentants locaux étaient là pour l'aider dans sa tâche de rénovation urbaine, non pour le contrecarrer. C'est une véritable dictature édilitaire qu'exerce Haussmann à la préfecture. Autoritaire et dirigiste dans ses méthodes, il l'est aussi dans ses conceptions en matière d'urbanisme et d'équipements. En vertu de conceptions très géométriques de l'espace urbain, Haussmann a taillé dans le Paris ancien, au mépris de toutes considérations historiques, les grandes percées qui devaient décongestionner le centre de la capitale. Il ne pouvait admettre de même la libre concurrence qui présidait à l'exploitation des services publics par l'industrie privée. En 1860 il confie la distribution de l'eau à usage domestique à une seule société, la Compagnie générale des eaux ; dans le même esprit de rationalisation le traité du 23 juillet 1855 avait décidé la fusion

des six compagnies parisiennes du gaz en une Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz à laquelle il accordait le monopole de la production et de la distribution pour Paris. Les transports n'ont pas échappé à la règle.

La constitution du monopole des transports dans Paris.

L'exemple le plus frappant et le plus connu de cette constitution de monopoles reste celui des chemins de fer. Malgré sa dimension nationale, il concerne pourtant directement l'histoire des transports parisiens dans la mesure où la capitale allait devenir la plaque tournante, le centre du système ferroviaire français. La présence des têtes de ligne dans Paris a pesé lourdement sur son évolution et la développement de ses transports. La politique ferroviaire du Second Empire s'est avérée particulièrement efficace : en 1851, selon le polémiste G. Duchène, il existait encore 42 compagnies qui elles-mêmes comportaient déjà des rachats et des amalgames ; le régime impérial en encourageant les fusions réduit leur nombre à six. Six conseils d'administration seulement orientent la politique ferroviaire nationale. L'Etat organisait un véritable oligopole au profit de ceux que les doctrinaires appelleront plus tard "les fermiers généraux" du rail.

Les pouvoirs publics, soucieux de ne pas accroître les encombrements du centre de la ville ou de déséquilibrer la croissance de Paris avaient cependant rejeté tour à tour le projet d'une gare du Nord construite sur la place de l'Hôtel de Ville, et la centralisation de toutes les gares parisiennes en une gare unique au Nord-Ouest de la Ville tel que la proposait Péreire. Il est facile d'imaginer à quel point une telle centralisation de l'activité ferroviaire aurait inféodé le développement économique et urbain de la capitale aux grandes compagnies de chemin de fer. A ces deux solutions, les pouvoirs publics ont préféré une répartition harmonieuse des gares à la périphérie. Les compagnies n'ont cependant pas désarmé pour autant ; en 1855 elles obtiennent du nouveau régime la concession d'un chemin de fer de petite ceinture destiné à relier les divers réseaux ; dès 1867 encouragées par le gouvernement impérial, elles

forment, pour son exploitation commune, un Syndicat de la petite ceinture qui consacre définitivement le monopole des compagnies sur le trafic ferroviaire parisien. La capitale est désormais quadrillée par les têtes de lignes du réseau ferré français et cernées par une ligne de ceinture dont le contrôle lui échappe totalement.

Dans le même ordre d'idées, le décret du 22 février 1855 autorise la formation d'une Compagnie générale des omnibus (C.G.O.), société anonyme issue de la fusion de dix compagnies qui se partageaient le pavé de Paris. Celle-ci, au terme des traités de 1855 puis de 1860, obtient le droit exclusif de stationnement et de circulation pendant trente puis cinquante ans, c'est-à-dire le monopole, dans Paris, de l'exploitation des voitures "dites omnibus". L'exploitation désordonnée et inefficace qu'assuraient les dix compagnies parisiennes d'omnibus ne pouvait que heurter le goût de l'ordre et du rationnel auquel prétendait le régime impérial : 7 lignes appartenant chacune à une compagnie différente traversaient le Pont-Neuf alors que les quartiers périphériques étaient pratiquement délaissés ; il n'était pas rare non plus que les parisiens assistent à une course entre cochers pour s'arracher la clientèle. Du capitalisme de concurrence on passe insensiblement sous le Second Empire au Capitalisme de monopole. La réorganisation des transports parisiens est une manifestation d'une évolution générale qui affecte l'ensemble de l'activité économique nationale.

Il est difficile d'apprécier de manière rétrospective la constitution en monopole d'un service d'intérêt public tel que les transports en commun ; trop d'abus ont été ultérieurement commis en son nom pour avoir une vue réellement objective de sa portée. Si l'on s'attache cependant au contenu purement juridique des traités de concession, ils représentent sans aucun doute un réel progrès dans l'organisation des transports urbains. Le préfet de Police Piettri à la séance de la commission municipale du 18 mai 1854 constate "qu'il y a dans une grande ville comme Paris, un immense besoin de transports à bas prix. Il existe entre tous les quartiers une étroite solidarité de relations de toute nature. Le régime de la concurrence qui rencontre

de grandes difficultés dans l'état de la voirie, ne donnerait pas satisfaction à cet intérêt parce qu'il desservirait certains quartiers et pas d'autres. Le mieux est donc de constituer une compagnie qui, avec de moindres frais généraux, produira le transport au plus bas prix qui, par unité de direction, établira la solidarité dans un service appelé à rayonner en tous sens, qui sera en mesure d'exécuter, dans une certaine proportion, les transports onéreux que réclamera l'intérêt public".

Tel est l'esprit des traités de concession des 15 juillet 1855 et 18 juin 1860. Chacun d'eux impose le nombre et la direction des lignes, les points de stationnement et de correspondance sur la voie publique, le nombre des voitures affectées à chaque ligne, les intervalles entre les départs des voitures, la durée du trajet, etc. Le préfet de la Seine se réserve en outre la faculté de modifier ces stipulations après avoir consulté la commission municipale et "entendu la compagnie dans ses observations". Les deux traités préservent aussi l'avenir en accordant au préfet de Police le droit d'imposer à la société soit à titre d'essai, soit définitivement, l'emploi de tout nouveau mode de locomotion qui présenterait des avantages en matière de sûreté, de commodité ou d'économie. Ils fixent aussi les tarifs dont toute modification devait être soumise à l'approbation du gouvernement. Le dirigisme impérial pousse même jusqu'à inclure dans le cahier des charges, des stipulations concernant l'information du public, l'affichage dans les bureaux et les voitures, ainsi qu'une réglementation très stricte concernant les conducteurs et les cochers dans leur fonction.

A titre d'exemple, un article du cahier des charges stipule que conducteurs et cochers porteront un uniforme déterminé par le préfet de la Seine ; il leur est interdit "d'ôter leurs habits même pendant les chaleurs et de fumer pendant le service". Le monopole de l'exploitation des omnibus n'a donc pas été accordé sans contre-partie. Dans le cadre d'un système économique où on ne conçoit pas encore qu'un service public puisse être directement géré par la collectivité il est indispensable, pour qu'un cahier des charges aussi

exigeant puisse être accepté par une compagnie privée, que des garanties d'exclusivité et de durée lui soit accordées. Dès l'instant où l'administration s'ingère dans la fixation des itinéraires et impose la desserte de quartiers déficitaires, il faut qu'elle garantisse dans les parcours fructueux un rendement compensateur donc sans concurrence. Cette garantie doit en outre porter sur une longue durée, afin que la compagnie concessionnaire puisse amortir les charges qu'elle consent pour le fonctionnement de l'entreprise. Dans cette analyse purement juridique des traités de concession la constitution du monopole des omnibus apparaît donc comme une sorte de compromis entre l'initiative privée et le dirigisme du gouvernement impérial, afin de supprimer les aléas de la libre concurrence dans un secteur d'intérêt public. Mais dans la pratique le monopole fut la source de nombreux abus et compromissions.

Des transports en commun aux mains de la haute finance.

Comme seul moyen de coercition destiné à contraindre la C.G.O. au respect des clauses du traité de concession, l'administration met sur pied une procédure de déchéance. Mesure extrême qui ne peut intervenir que dans des occasions très graves, rigoureusement définies dans le traité : lorsque la compagnie est hors d'état d'assurer l'exploitation ; lors de plaintes graves reconnues fondées par l'autorité administrative et qui n'ont fait l'objet d'aucune amélioration de la part de la compagnie ; lors du non-paiement de la redevance ou de toute résistance de la compagnie à une éventuelle réquisition. Les pouvoirs publics s'interdisent par là même d'intervenir dans le cas d'infractions mineures dont la répétition ou le cumul pouvaient pourtant gêner le service et les usagers. La compagnie risque tout au plus de ne pas obtenir le renouvellement du traité à expiration de la concession ; mais elle a cinquante ans devant elle, c'est-à-dire une période suffisamment longue pour lui permettre d'amortir le matériel d'exploitation qu'elle devra céder à la ville. Les pouvoirs publics n'ont d'ailleurs aucun intérêt à prononcer la déchéance de la C.G.O. ou d'une manière plus générale à limiter ses bénéfices en lui imposant trop de lignes déficitaires ou des charges de fonctionnement trop lourdes : non seulement la Ville touche des droits

de stationnement que lui versent la C.G.O., mais elle est aussi directement intéressée aux dividendes lorsque ceux-ci excèdent 8 % de la valeur des actions capitalisées ; dans ce cas cet excédent sera partagé par moitié entre la Ville et la société. Ce n'est pas une clause de pure forme puisque dès 1863 la Ville participe aux bénéfices de l'exploitation.

De toute façon la frontière entre pouvoirs politique et financier est beaucoup trop floue sous le Second Empire pour qu'il puisse s'instaurer un véritable contrôle des responsabilités gouvernementales sur la gestion des services d'intérêt public. Nous touchons là à un des caractères les plus originaux du régime impérial en matière d'urbanisme ou d'équipements : dirigisme et rigorisme dans la conduite des travaux où l'élaboration des concessions, s'accommodent de l'affairisme et de la spéculation. L'Empire abandonne par exemple le principe des adjudications publiques auquel il préfère le système des concessions directes qui favorise, à l'ombre des cabinets ministériels, les jeux d'influence et les pots de vin. C'est ainsi que sur Paris, s'est formé une remarquable concentration des pouvoirs financiers réunis entre les mêmes mains. Cette intégration des diverses activités économiques n'a pas épargné les transports parisiens. Le Manuel des fonds publics d'A. Courtois (1863), nous donne la composition des conseils d'administration des diverses sociétés dont les activités devaient exercer une influence prépondérante sur la croissance et l'équipement de la capitale. Cinq Rothschild figurent au conseil d'administration de la Compagnie du Nord dont le baron James est le président ; Alphonse et Salomon de Rothschild représentent la famille au conseil d'administration de la Compagnie de l'Est ; Gustave Rothschild au P.L.M., Les Pereire, à qui vont les sympathies de Persigny et de Morny, figurent aux chemins de fer de l'Est, de l'Ouest et du Midi, aux Entrepôts et magasins généraux de Paris ; ils fondent grâce au Crédit mobilier, la Compagnie immobilière, la plus importante des sociétés qui participent à la reconstruction et à l'aménagement de Paris, la Compagnie parisienne du gaz et la Compagnie générale des omnibus dont ils contrôlent les activités en participant à leurs conseils d'administration. Le nom d'Hottinguer

apparaît à la Compagnie du Nord, au P.L.M., à la Compagnie générale des eaux. Citons encore les Galliera, Eichtal, Bartholony, Blount et Thurneyssen. "Jamais le capitalisme n'a disposé de moyens plus énergiques, de faveur plus grande, de protection plus jalouse" constate G. Duchène en 1867.(1). Les liens entre la politique et la haute finance sont en effet indiscutables : Touvenel, ministre des affaires étrangères sortant de charges est nommé aux chemins de fer de l'Est : Vuitry et Gouin s'installent au P.L.M. ; Germiny, sénateur impérial et Soubeyran, membre du Corps législatif figurent tous deux au conseil d'administration du Nord ; trois Péreire sont membres du Corps législatif ... "Même dans les entreprises, les places des administrateurs sont réservées, protégées contre l'envahissement de la plèbe actionnaire" ajoute G. Duchène ; les statuts imposaient à chacun d'eux le dépôt de cinquante à cent actions en garantie de leur gestion.

Les conseils d'administration étaient véritablement les maîtres absolus de l'entreprise : "Jamais une assemblée n'a encore repoussé une question mise à l'ordre du jour par les directeurs"(2). Ne nous faisons pas trop d'illusion sur les préoccupations de ces assemblées ; les petits actionnaires, plus que tout autre peut-être, adhèrent pleinement au souci de rentabilité qui aiguillonne les conseils d'administration. Dans une séance de l'assemblée générale des actionnaires de la C.G.O. qui se tient le 31 mars 1870, alors que la compagnie traverse une période difficile, la demande d'augmentation des tarifs adressée par le conseil d'administration au gouvernement est unanimement soutenue ; certains actionnaires proposent même la suppression des correspondances ou du service déficitaire de banlieue ; d'autres verraient bien la compagnie détourner une partie de ses fonds vers quelque spéculation immobilière qui pourrait lui être avantageuse. Nous verrons que cette suggestion n'a pas été oubliée.

Cette collusion entre les pouvoirs politique et financier a totalement dénaturé le contenu des traités de concession dont l'interprétation fut systématiquement orientée dans le sens des intérêts des compagnies contractantes. Pour la C.G.O. commence la "période héroïque" selon

les termes d'un article du quotidien Le Soleil du 5 juillet 1912 ; "on impose bien à la compagnie un honnête cahier des charges, mais elle ne le considérera jamais autrement que d'un oeil dédaigneux pensant bien n'en réaliser que les articles avantageux". N'avait-elle pas "su intéresser à son sort, poursuit l'article, quelques magnats et un quarteron de satrapes" dont elle tirait la plus sûre protection. Les grandes compagnies obtiennent quant à elles de nouveaux traités, encore plus séduisants que ceux contractés sous la monarchie censitaire : les conventions de 1859 ébauchent le système de la "garantie d'intérêt" dans le but de les protéger contre les risques entraînés par les travaux qu'elles entreprendraient. Alors que la C.G.O. cherche à réaliser, avec succès, de fructueux bénéfices, le public parisien se contente, nous le verrons, d'un réseau d'omnibus inadapté à la structure démographique de la ville : squelettique dans les quartiers périphériques pauvres mais peuplés, le réseau se densifie à l'approche du centre dont les activités commerciales, bancaires et administratives attirent une main d'oeuvre socialement plus élevée. La rentabilité est à ce prix. L'ouvrier ou le petit employé de la périphérie va à pied à l'usine ou au bureau ; il prend parfois aussi la petite ceinture. Encore faut-il l'intervention personnelle de l'Empereur pour que le Syndicat accepte, en 1865, d'ouvrir un trafic-voyageurs sur une ligne qu'il destinait uniquement aux échanges de trains de marchandises entre grandes lignes.

Le régime impérial ne pouvait en effet que s'empêtrer dans les fils qu'il avait tissés entre la politique et la haute finance parisienne. Il donne libre cours à son dirigisme dans la mesure où il ne gêne pas le pouvoir économique qu'il a contribué à implanter dans Paris ; mais lorsqu'il prétend imposer certaines améliorations ou réformes qui risquent d'alourdir les charges des entreprises ou de porter ombrage à leur toute puissance, il se heurte à une opposition systématique. Les mesures qu'il préconise dans l'intérêt des usagers parisiens sont pourtant bien timides. Jamais les pouvoirs publics ne contestent l'exploitation de la C.G.O. alors que la périphérie ne cesse de se densifier ; tout juste exigent-ils, nous l'avons vu, sous la pression de l'opinion publique, l'ouverture d'un service de voyageurs sur

la petite ceinture. Le Syndicat accepte, avec réticence, d'organiser le départ d'un train seulement toutes les heures.

L'Empereur rencontre aussi une forte opposition lorsqu'il présente au Corps législatif son projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local. Très impressionné par l'exemple allemand et anglais, il veut compléter le réseau français par des lignes assurant la desserte locale, sorte d'affluents des grandes voies concédées par l'Etat, créés dans le but d'étendre le tissu ferroviaire à toutes les parties du territoire : n'est-il pas inacceptable qu'aucune desserte locale n'équipe une proche banlieue déjà peuplée et industrielle alors que Paris centralise l'ensemble du trafic ferroviaire national ? Seulement les toutes puissantes compagnies nationales craignent que ces voies nouvelles ne concurrencent les lignes déjà établies. Si leurs porte-parole au Corps législatif et au Sénat ne peuvent empêcher l'adoption de la loi du 21 mai 1865, ils obtiennent cependant certaines garanties contre toute menace d'un réseau concurrentiel : l'article 1er de la loi donne bien aux conseils généraux et aux communes le droit d'établir ou de faire établir les chemins de fer desservant leur territoire mais l'application de ces décisions est subordonnée à l'autorisation gouvernementale. L'utilité publique est déclarée et l'exécution autorisée par le très conservateur Conseil d'Etat sur le rapport du ministre de l'Intérieur et des travaux publics ; le préfet approuve les projets définitifs sur l'avis de l'ingénieur en chef du département. Toute velléité d'indépendance locale devait donc être approuvée et sanctionnée par la gamme complète des représentants du pouvoir central, obstacles d'autant plus difficiles à franchir que les compagnies ferroviaires nationales sauront ultérieurement utiliser, à leur plus grand profit, ce morcellement du pouvoir de décision.

La responsabilité du Second Empire est donc grande mais aussi très ambiguë. En tissant des liens de dépendance entre pouvoirs politique et financier il a paralysé le premier au profit du second ; d'une manière paradoxale il a forgé des armes qui permettront une lutte efficace contre toute interprétation unilatérale du monopole : la déchéance, la clause sur les améliorations techniques et, bien que

très lointaine, la menace du non renouvellement à expiration des concessions. Paradoxe apparent car le régime impérial, sûr de son caractère éternel, comptait bien ne jamais utiliser des mesures aussi extrêmes. Les armes par contre sont réelles et leur force de dissuasion dépendra des mains qui les emploieront ultérieurement. L'Empire est trop indulgent à l'égard des monopoles ; toute l'histoire politique des transports parisiens durant les cinquante premières années de la IIIe République consistera en ce long cheminement des pouvoirs locaux et centraux vers l'indépendance à l'égard des "féodalités financières" selon l'expression de G. Puchène.

LES DEBUTS DE LA IIIe REPUBLIQUE UN CHANGEMENT ILLUSOIRE (1872-1880)

Une redistribution apparente du pouvoir de décision.

Cette indépendance n'est cependant pas pour tout de suite. Hanté par un éventuel retour de la commune et la crainte de l'autonomie fédéraliste qui a menacé durant cette courte période, la république conservatrice de Thiers est naturellement peu disposée à libéraliser le statut de Paris. La loi provisoire du 14 avril 1871 reconnaît bien aux Parisiens, le droit d'élire leurs quatre vingt représentants au suffrage universel pour une durée de trois ans. Comme dans les autres communes, le Conseil municipal de Paris doit tenir quatre sessions ordinaires dont la durée ne peut excéder dix jours sauf lors de la discussion du budget ordinaire pour laquelle la loi accorde une session de six semaines. Malgré les apparences, cette prétendue égalité équivaut en fait à une première restriction du pouvoir parisien dans la mesure où ses représentants disposent du même laps de temps pour expédier des affaires bien plus considérables. Mais l'atteinte la plus grave aux prérogatives du Conseil municipal réside sans aucun doute dans l'absence d'un "maire de Paris" et dans l'ampleur des fonctions accordées au préfet de la Seine. Celui-ci cumule en fait ses qualités de représentant de l'Etat et d'administrateur du département avec la fonction de maire de Paris.

Au terme de la loi municipale de 1871 toutes les délibérations des conseils municipaux sur des sujets de quelque importance, sont sou-

mises au préfet du département qui peut les annuler ; à Paris, c'est la même personnalité qui, après avoir présenté l'affaire au vote du Conseil municipal approuve sa délibération et se charge de l'exécuter. Simple rouage de contrôle et de consultation au terme de la loi de 1871, le Conseil municipal de Paris, malgré la nomination de ses membres au suffrage universel, ne devait être en principe qu'une assemblée analogue à l'ancienne commission impériale.

Le Conseil général de la Seine est aussi victime de la même ségrégation. Tandis que les assemblées départementales bénéficient de la loi décentralisatrice du 10 août 1871, le conseil de la Seine tombe sous le coup de la loi du 16 septembre 1871 qui proroge les lois antérieures à l'exception des stipulations concernant les conditions de l'électorat et de l'éligibilité : le Conseil général de la Seine est désormais élu au suffrage universel, mais ses prérogatives se bornent à un rôle purement consultatif. Entre le conseil général, composé des quatre vingt élus parisiens auxquels sont adjoints huit autres membres représentant les cantons du département de la Seine, et le conseil municipal la différence est trop infime pour que les deux assemblées ne fassent pas l'objet de la même méfiance.

Entre les institutions et leur pratique existe cependant une marge qui ne cessera de grandir dès les débuts de la IIIe République. Jusqu'en 1874 les assemblées parisiennes et départementales se cantonnent dans ce rôle mineur d'organismes consultatifs ; elles font preuve de circonspection et ne se mêlent pas de l'administration active : c'est de cette époque que datent les premières concessions de tramways. Les nouvelles assemblées issues des élections de 1874, moins dociles changent par contre brusquement d'attitude et prétendent inspirer les actes administratifs. Elles créent des précédents qui sont bientôt invoqués comme des droits acquis, bien qu'ils soient en marge complète de la légalité. L'exemple le plus connu réside dans l'évolution du rôle du bureau et du président des assemblées municipales et départementales. A Paris, le bureau qui devait se dissoudre en fin de session devient permanent, alors que les prérogatives de son président ne cessent de s'étendre au détriment du préfet ; il est

très vite parvenu à personnifier la Ville de Paris. Aucune loi ne reconnaît aussi à l'assemblée parisienne la faculté de former dans son sein des commissions chargées d'étudier des questions qui lui sont soumises par l'administration. Cependant dès 1874, six commissions siègent pourtant en permanence. C'est de cette époque que datent le projet Brunfaut et les premières résistances à l'égard des projets de métropolitain dressés par le gouvernement et les grandes compagnies ferroviaires. Cette lente promotion des assemblées parisienne et départementale ne doit cependant pas masquer une donnée fondamentale qui va peser lourdement sur l'orientation de la politique des transports en commun pendant les dix premières années de la III^e République.

La République des Notables est le régime de la continuité dans les choix de politiques économique ou sociale. Les cadres politiques changent mais la suprématie de la grande bourgeoisie n'est nullement entamée. "Empire, Monarchie, République ? L'essentiel est ailleurs, selon J. Lhomme (La grande bourgeoisie au pouvoir) ; il est dans le maintien du pouvoir économique d'où découlent et sur quoi s'appuient tous les autres pouvoirs. En servant ces différents régimes, ces hommes ne servaient qu'eux-mêmes et assuraient à leur classe la continuité de la suprématie" (3). Après 1870, les échanges de relations et de services entre le gouvernement et l'état-major des compagnies ne cessent pas ; on paie aux ministres sortant, leurs services par des places dans les conseils d'administration des compagnies de chemins de fer ou dans les grands établissements bancaires. C'est ainsi qu'après avoir été ministre des Travaux publics, E. Caillaux entre au P.L.M. ; Fourtoux et Bardoux se retrouvent à la Compagnie d'Orléans ; Christophe, ministre des Travaux publics en 1876 et 1877 devient gouverneur du Crédit Foncier ; Léon Say après avoir commencé sa carrière chez les Rothschild passe du ministère des Finances, au conseil d'administration de la Compagnie du Nord. Les liens de dépendance entre les pouvoirs économique et politique sont donc plus étroits que jamais. Revenu à une politique financière prudente et dominée par la fidélité aux règles d'or de la bourgeoisie, le gouvernement des Notables se tourne naturellement vers la haute

banque soit pour émettre l'emprunt de 1871 ou financer sa politique de développement de "l'outillage national", soit pour accroître les moyens de transport dans Paris et sa banlieue.

Face à cette collusion politique et financière les institutions communales et départementales ne peuvent émettre que des vœux pieux ou se cantonner dans la pratique de l'obstruction. Que peuvent d'ailleurs tenter les représentants d'une ville dont le budget, grâce aux "comptes fantastiques" d'Hausmann, accuse une dette de deux milliards et demi de francs, si ce n'est accepter le financement et donc les conceptions de l'initiative privée en matière de service public. N'exagerons cependant pas le souci philanthropique qui pouvait animer les représentants locaux. La peur sociale qu'a fait naître la commune, a porté une majorité de notables au Conseil général de la Seine et au Conseil municipal de Paris. Comme partout en France, le conflit entre ces deux institutions locales et le pouvoir central ne relève pas encore du domaine idéologique, mais simplement d'un souci électoraliste et financier. Les premières traduisent l'aspiration des notabilités locales à entrer sur la scène économique moderne en participant à la création et à l'exploitation des chemins de fer régionaux ; en province fleurissent les petites compagnies de chemins de fer d'intérêt local dont ils dirigent le conseil d'administration et détiennent les actions. Le second soutient les grandes compagnies qui ne veulent lâcher aucune parcelle de leur monopole : "il faut lutter pour ne pas se laisser envahir ; il faut mettre la main sur ce qui pourrait servir d'armes contre nous" conclut le conseil d'administration de la Compagnie du Nord devant ses actionnaires en 1870. Le soutien du chef du gouvernement, Thiers, est inconditionnel : "Je suis partisan des grandes compagnies, et si vous croyez qu'il existe une autorité qui puisse concéder malgré moi les lignes que vous demandez, eh bien adressez-vous à elle" (4) répond-il à une délégation de notables locaux en avril 1873. E. Caillaux, ministre des Travaux publics de 1874 à 1876, ancien ingénieur en chef à la Compagnie de l'Ouest et futur administrateur du P.L.M., est du même avis : "Il faut éviter le gaspillage de capitaux que représentent les concurrences inutiles". L'attitude du Conseil d'Etat ne fait aussi aucun

doute : son rôle est "de défendre les droits de l'Etat et les droits acquis des grandes compagnies". Dans ce conflit d'intérêts peu de voix s'élèvent pour défendre la notion de "service public". C'est pourtant dans ces dix premières années de la République que se sont opérés pour Paris, des choix décisifs en matière de transports urbains.

Des choix décisifs pour les transports parisiens.

Les débuts de la IIIe République sont en effet une période propice à une politique résolument volontariste des équipements urbains. L'extension spatiale de Paris se dessine. Le phénomène est bien perçu par de nombreux observateurs contemporains qui en définissent l'ampleur, les orientations, les spécificités sociales et économiques ; il est récent et donne encore toute latitude aux responsables locaux ou gouvernementaux pour orienter ses effets ou tout simplement pour élaborer une politique efficace en matière d'équipements et de transport. Seulement à l'impuissance financière et institutionnelle des collectivités locales et à la solidarité des pouvoirs politique et économique, s'est superposé un étonnant manque d'imagination de la part des responsables du nouveau régime.

Tout le monde s'accordait sur l'insuffisance du réseau d'omnibus créé sous le Second Empire. Devant la réussite des tramways dans de nombreuses villes étrangères, tout le monde se déclarait prêt à tenter l'expérience dans Paris et en proche-banlieue. L'accord est unanime aussi sur le principe qui doit présider à l'établissement du nouveau mode de transport en commun : il s'agit "d'un réseau de voies ferrées desservant Paris et reliant entre elles les différentes communes du département de la Seine" (5), c'est sur le partage des attributions qu'apparaissent les premières divergences. La loi de 1865 comportait des règles suffisamment imprécises pour que chacun puisse y puiser des arguments prouvant son bon droit. Qui concéderait les lignes de tramways : le Conseil général de la Seine ou l'administration supérieure ? Etant donné les rapports de force politiques, les règles institutionnelles et la faible combattivité des premiers représentants élus au Conseil général de la Seine, le débat est resté très théorique. C'est naturellement la dernière thèse qui prévaut et

un décret déclarant d'utilité publique "l'établissement d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue" est signé le 9 août 1873 par le président de la République Mac-Mahon, sur proposition du ministre des Travaux publics. En annexe du décret, un cahier des charges réglementait minutieusement toute l'industrie des tramways. Les élus locaux n'avaient plus qu'à s'incliner.

La haute-main de l'administration sur l'équipement de Paris, c'est le régime de la continuité sous tous ses aspects. Le régime du monopole est conservé : le réseau est divisé en trois parties, intérieur, extérieur-Nord, extérieur-Sud, concédées à trois compagnies distinctes, avec privilège exclusif d'exploitation jusqu'au 31 mai 1910. Il est même renforcé dans Paris dont le réseau est confié à la seule C.G.O. Le gouvernement ne voulait pas soulever la question du privilège des transports en commun dans Paris, revendiqué par la compagnie. Une interprétation strictement littérale du traité de 1860 lui aurait pourtant permis de tourner la difficulté puisqu'au terme de l'article 1er chapitre I, le droit exclusif de circulation et de stationnement n'était accordé qu'aux "voitures dites omnibus". En fait les pouvoirs publics font preuve d'une grande bienveillance à l'égard de la C.G.O. En 1872 sans l'opposition du Conseil d'Etat, le gouvernement aurait même accepté une demande de modification de statut formulée par la compagnie, qui devait lui permettre de traiter et de fusionner avec d'autres sociétés exploitant une industrie analogue ; c'était la porte ouverte à la constitution d'un vaste monopole englobant toutes les formes, présentes et futures, de transport en commun sur Paris et le département de la Seine.

De même si le cahier des charges annexé au décret du 9 août 1873 contient dans le détail des clauses aussi précises et rigoureuses que la réglementation sur les omnibus, des considérations semblables président à déformer son interprétation. Parmi elles naturellement, les liens très étroits qui unissent la finance et le personnel politique ; mais surtout le besoin de rentabiliser l'exploitation des tramways. Comme les omnibus sous le Second Empire, les tramways font l'objet d'une concession accordée sans subvention ni garantie d'intérêt. Les sociétés concessionnaires doivent donc tirer de leurs seules activités non seulement la rémunération du capital engagé

mais aussi l'investissement nécessaire à leur propre fonctionnement ou à l'extension de leur entreprise. Les conséquences sont claires : pour assurer la rentabilité de l'entreprise, les pouvoirs publics ne pouvaient imposer dans les cahiers des charges qu'un nombre limité de lignes déficitaires malgré les besoins auxquels elles auraient pu répondre. Ce fragile équilibre financier qu'il convenait de maintenir à tout prix devait accentuer les déséquilibres locaux qui étaient apparu dans l'équipement et même dans l'extension démographique de Paris : on créa des lignes dans des zones peuplées par une clientèle suffisamment aisée, au détriment des quartiers ou communes pauvres ou à lente évolution démographique. Les pouvoirs publics ne peuvent concevoir la création d'une ligne comme un stimulant démographique dans un lieu donné : ils vont subir la croissance de Paris sans pouvoir la contrôler ou l'orienter. En sacrifiant comme dans d'autres secteurs l'intérêt public à la notion de rentabilité, ils ont renoncé à toute politique volontariste sur le développement urbain. Aussi la structure du réseau des tramways, sur une échelle spatiale cependant plus étendue, est-elle identique à celle des omnibus. Lorsque renaissent vers 1874, les prétentions politiques des élus locaux, l'opposition aux conceptions du gouvernement et de la haute-finance se cristallise autour du projet Brunfaut et des premiers projets de métropolitain urbain.

Ce projet Brunfaut possède tous les atouts susceptibles d'entraîner l'adhésion des communes de la proche-banlieue et du Conseil municipal de Paris. C'est que le poids du monopole des grandes compagnies ferroviaires sur le trafic parisien, s'il s'est cantonné à ses débuts dans des manifestations abstraites relevant du domaine financier ou politique, s'est concrétisé ensuite par des empiètements territoriaux qui risquaient d'étouffer la vitalité de la zone suburbaine. Etant donné le caractère essentiellement préfectoral et ministériel des décisions en matière de travaux publics, les compagnies n'ont eu aucun mal à obtenir l'autorisation de procéder à de nouveaux aménagements dans les grandes gares parisiennes. Elles accaparent les terrains, étendent leurs installations et provoquent l'extension des têtes de lignes au-delà des fortifications. Ajoutons qu'aucune fonction locale n'est prévue dans ces nouvelles

installations, que les compagnies destinaient exclusivement à l'amélioration du trafic global. La proche banlieue se trouvait ainsi dans la situation, apparemment paradoxale, d'une zone possédant un réseau ferroviaire très dense, mais dépourvue de tout système de desserte locale. Aussi lorsque l'ingénieur Brunfaut présente son projet de chemin de fer circulaire trouve-t-il un terrain propice auprès des collectivités locales. Il se propose de "briser l'isolement dans lequel la structure radiale du réseau ferroviaire cantonne les communes de la proche-banlieue, en créant un chemin de fer circulaire autour de Paris afin de les relier entre elles, de les raccorder avec le réseau des grandes lignes, et de les mettre en communication avec le Centre de Paris au moyen de lignes nouvelles pénétrant dans la Capitale".(6).

L'enquête effectuée auprès des municipalités révèle un véritable engouement pour ce chemin de fer destiné au transport des voyageurs et des marchandises. Les communes les plus pauvres et les plus isolées voient en lui le stimulant qui les arrachera à leur léthargie ; les plus mal desservies, la solution à tous leurs problèmes de transports et d'approvisionnement ; les plus dynamiques, un outil indispensable à leur expansion. Conscients de l'importance de l'enjeu pour leurs administrés, les conseils municipaux se réunissent en séance extraordinaire, délibèrent, nomment des commissions d'étude, se consultent, proposent des améliorations et finalement adoptent le projet à l'unanimité.

Ce projet, bien étudié, financé par une société anonyme par actions, soutenu par l'ensemble des municipalités suburbaines, le Conseil général de la Seine et le Conseil municipal de Paris, se heurte très vite à l'hostilité de l'administration, du gouvernement et des grandes compagnies ferroviaires. Les motifs sont clairs : les grandes compagnies, si elles refusent de prendre en charge l'organisation d'un trafic d'intérêt local qu'elles jugent peu rentable, ne sont pas non plus disposées à l'abandonner à une société rivale dont la ligne principale traverserait et concurrencerait leur propre réseau. Le rapport de force est en leur faveur : elles sont

groupées en un Syndicat de la petite Ceinture et possèdent, nous l'avons vu, de sérieux appuis politiques à la Chambre, au Sénat et surtout dans l'équipe gouvernementale qui est seule habilitée à accorder les autorisations définitives. Dès 1872 les compagnies et particulièrement les administrateurs du Nord suscitent un contre-projet présenté par le préfet de la Seine. Les divergences sont fondamentales : les propositions du Préfet se veulent plus réalistes et donc moins coûteuses.

En traversant l'ensemble de la proche-banlieue Brunfaut vise non seulement à équiper les communes dynamiques mais aussi à déclencher l'urbanisation dans les zones encore peu développées, et ainsi à rééquilibrer la croissance de la région parisienne. A cette politique volontariste, à ce projet d'envergure, les pouvoirs publics préfèrent les méthodes adaptatives plus modestes. Il s'agit de créer un réseau de chemin de fer d'intérêt local qui relierait les principaux centres industriels aux grandes lignes aboutissant à Paris ; sont donc exclus les secteurs sous développés ainsi que "les centres industriels moins importants" de la proche-banlieue sud. Il ne reste plus que l'"enveloppe industrielle que forment les communes limitrophes est-nord et ouest de Paris" (7) que l'administration préfectorale comptait équiper en deux tronçons de Neuilly à Saint-Denis et de Saint-Denis à Pantin. En principe ce chemin de fer est destiné au transport des marchandises et des voyageurs, mais aucune proposition concrète n'est présentée pour le second service ; il doit aussi être raccordé aux trois grands réseaux Nord, Est et Ouest ce qui les désigne tout naturellement comme concessionnaires, constructeurs et exploitants de la ligne ; l'idée n'est pas clairement exprimée par le préfet de la Seine mais la lettre qu'il adresse au conseil d'administration de la Compagnie du Nord, en novembre 1872, laisse clairement apparaître ses préférences. Entre la méthode adaptative du préfet et la solution volontariste de Brunfaut le conseil général n'hésite pas : il rejette le projet préfectoral "qui ne donne qu'une faible satisfaction aux désirs exprimés par les communes et lui-même : on ne voit pas comment il pourrait se rattacher à une conception d'ensemble" (8). En novembre 1873, il profite même de l'entrée en

charge d'un ministre des Travaux publics, A. Deseigny, mieux disposé à l'égard des petites compagnies pour voter la construction de la section Clichy-Esplanade des Invalides du projet Brunfaut. Seulement cet intermède ne dure que quelques mois : en mai 1874, avec la nomination de E. Caillaux, les grandes compagnies reviennent en force. Après avis défavorable du conseil général des Ponts et chaussées, le ministre des travaux publics rejette le projet Brunfaut. Manifestation locale d'un phénomène plus général qui touche à l'époque l'ensemble des petites compagnies, ce succès remporté par les grandes compagnies, joint à d'autres services du même genre, a valu ultérieurement à E. Caillaux, comme nous l'avons dit, un poste d'administrateur au P.L.M.

Parmi ces "services", le ministre des travaux publics de l'ordre moral abandonne l'équipement de la région parisienne aux toutes puissantes compagnies ferroviaires. Du projet global et volontariste de Brunfaut, pratiquement rien n'est retenu. Il voulait équiper toute la proche-banlieue ; la Compagnie du Nord ne propose qu'une ligne joignant les docks de Saint-Ouen, qu'elle vient de racheter, à Pantin par la gare de la Plaine-Saint-Denis. L'intérêt local du projet est d'ailleurs très discutable ; lors de l'enquête, on soupçonne à juste titre la compagnie de vouloir transformer la proche-banlieue nord en un vaste entrepôt pour son trafic national et international et de vouer la ligne projetée à un rôle exclusivement privé de liaison entre ses diverses installations. J. Brunfaut déclare à la commission d'enquête qu'"il ne sait pas pourquoi on demande l'utilité publique pour un raccordement qui ne fait que relier entre elles deux gares de la Compagnie du Nord (docks de Saint-Ouen à la gare de la Plaine Saint-Denis) et qui ne paraît conçu que dans l'intérêt de cette compagnie". (9).

L'intérêt local est effectivement sacrifié à celui de la compagnie : aucun service-voyageurs n'est prévu sur la ligne des docks à Pantin ; il n'est même pas question d'embranchements particuliers pour les industriels locaux. J. Brunfaut a beau ne pas comprendre que "le raccordement dont il s'agit puisse faire échec à un projet comprenant

toute l'étendue circulaire du département" et répéter que "son projet comprend un embranchement empruntant à peu près la même direction que celui mis à l'enquête et desservant plus complètement les intérêts en jeu" ; (10) la réponse d'Alphand, représentant les pouvoirs publics, a beau ne pas être très convaincante : "le projet Brunfaut ne soulève d'objection de la part de l'administration que parce qu'elle ne le croit pas pratique, en admettant qu'on trouve le capital ... Les recettes ne pourraient être rémunératrices attendu que le chemin de fer parcourt circulairement le département à côté de centre de population importante, des pays peu habités" (il lui reproche ce qui précisément fait tout son intérêt). La commission d'enquête et le ministère des Travaux publics n'en concluent pas moins que "l'utilité publique du projet de la Compagnie du Nord ne saurait être contestée" (1876). Trop d'intérêts politiques et financiers sont engagés dans cette affaire. La Compagnie du Nord avait atteint son but : mettant à profit l'attitude conciliante des pouvoirs publics, elle avait étendu son emprise sur toute la proche-banlieue nord, afin d'y reporter ses entrepôts, ses ateliers et ses voies de triage.

À la même époque, la concession à la Compagnie de l'Ouest de la ligne d'Issy-les-Moulineaux à Puteaux, s'effectue dans des circonstances aussi troublantes. Elle est la réplique exacte de la section du projet Brunfaut adoptée par le Conseil général de la Seine en novembre 1873 ; seulement la première longe la Seine sur la rive gauche alors que le chemin de fer circulaire de Brunfaut emprunte la rive droite. Toute réclamation concernant la paternité de la ligne est donc exclue. Plus qu'une décision réfléchie et motivée par les besoins locaux, il semble bien qu'il s'agisse comme la création de la ligne des docks de Saint-Ouen à Pantin, d'une mesure opportuniste visant à contrecarrer définitivement toute tentative pour implanter une ligne d'intérêt local, indépendante du réseau des grandes compagnies. D'ailleurs la ligne d'Issy à Puteaux ne sera construite qu'en 1889 ; l'adoption de son projet, en tout cas, a définitivement écarté le projet de chemin de fer circulaire de Brunfaut.

C'est enfin sous le ministère d'E. Caillaux qu'est décidée, au terme de la loi du 4 août 1875, la construction de la Grande Ceinture. Construite sur des terrains de faible valeur dans les départements limitrophes, dans une zone que l'extension spatiale de Paris est encore loin d'atteindre, cette ligne de rocade ne devait assurer que des fonctions strictement privées de liaison inter-réseaux pour les échanges de trains nationaux et internationaux : une sorte de réplique de la petite ceinture avec, cette fois-ci, l'assurance que le trafic ne sera pas détourné de ses fonctions initiales pour satisfaire un service d'intérêt local jugé trop peu rentable.

Ainsi durant les dix premières années de la République, grâce à la complicité indiscutable du pouvoir politique et de la haute-finance, l'emprise des grandes compagnies sur la région parisienne s'est considérablement alourdie. Les choix sont décisifs pour l'avenir. La possession par les grandes compagnies de deux lignes de rocade (petite et grande ceinture) qui enserrent la banlieue parisienne, leur confèrent un moyen de contrôle efficace sur l'extension spatiale de Paris. Comment désormais se passer de leurs services pour équiper une zone en pleine croissance ? Les intérêts locaux ne coïncident pas, pour l'instant, avec les buts poursuivis par les compagnies, c'est tout l'équipement de la banlieue parisienne en moyens de transport en commun efficaces, qui est sacrifié aux intérêts privés de la haute finance. Quelques lignes radiales de tramways et un service de banlieue très médiocre assurent les liaisons Paris-banlieue ; c'est nettement insuffisant. Les pouvoirs publics ont surtout laissé passer l'occasion d'établir, à moindre frais, une infrastructure préalable qui aurait pu orienter l'extension de Paris et modeler le paysage urbain de la banlieue. Bien sûr, ne nous faisons pas trop d'illusion sur l'esprit philanthropique qui animait la société que représentait l'ingénieur Brunfaut. Soutenu par les notabilités locales, industriels ou commerçants, le chemin de fer circulaire promis au transport des voyageurs et des marchandises, aurait très vite dévié, pour des raisons de rentabilité, vers le second service ; il suffit pour s'en convaincre d'analyser les procès-verbaux de l'enquête dans lesquels industriels et commerçants apprécient surtout

les branchements particuliers qu'ils pourraient effectuer sur la ligne principale, et les motivations d'ordre essentiellement économique invoquées par l'auteur du projet. Mais cette ligne circulaire avait surtout le mérite de créer une première infrastructure qui, par des additions successives adaptées aux besoins locaux, aurait permis le développement d'un réseau suburbain indépendant des grandes compagnies ; ajoutons que son rôle purement local dans une zone en pleine expansion démographique l'aurait vite amené à assurer un service de voyageurs efficace et rentable, contrairement aux grandes compagnies dont l'essentiel des activités et des investissements étaient absorbés par le trafic national et international.

Les prétentions des "fermiers généraux du rail" ne se sont d'ailleurs pas cantonnées à la conquête de la banlieue. Dès 1876, elles inspirèrent un projet de métropolitain urbain qui, en complétant le système ferroviaire suburbain, devait consacrer définitivement leur emprise sur Paris et ses environs. La collaboration entre le pouvoir politique et les grandes compagnies ferroviaires apparaît cette fois de manière évidente. F. Duval, préfet de l'ordre moral, rapporteur du projet du métropolitain, s'était vu allouer par le Conseil général de la Seine un crédit de 30 000 frs afin d'établir un projet de "réseau urbain et de banlieue". Le 23 octobre 1876 il présente au Conseil général un projet qui, s'il s'intègre parfaitement à la structure ferroviaire installée par les grandes compagnies, n'offre qu'une fonction locale très restreinte : quatre lignes maîtresses se détachant du chemin de fer de la petite ceinture convergent sur une gare principale construite sous le jardin du Palais-Royal, "véritable centre de Paris" ; une autre ligne est prévue afin de prolonger à travers les quartiers rive gauche et jusqu'à la gare d'Orléans, le chemin de fer des Moulineaux dont la concession avait été accordée, nous l'avons vu, à la Compagnie de l'Ouest. Le tracé proposé a le mérite d'être simple, rationnel et logique : il parachève la structure centralisée du réseau ferroviaire français en joignant les têtes de lignes à une grande gare centrale installée en plein coeur de Paris. Dans la mesure où la petite ceinture sert de ligne de rocade au réseau métropolitain projeté par les services préfec-

toraux il est logique aussi que le tout soit concédé au Syndicat des cinq grandes compagnies ferroviaires. C'est à cette conclusion qu'aboutit le préfet F. Duval à la fin de son rapport, d'une manière moins directe, il est vrai, et sous certaines conditions : "on peut admettre le principe de la concession du réseau intérieur aux compagnies concessionnaires de la ceinture intérieure, à la condition qu'elles apportent à l'exploitation de la ceinture et des lignes de la banlieue de Paris des modifications et des améliorations sérieuses" ; mais il ajoute "Ce traité à intervenir pour la concession du réseau intérieur paraît le seul moyen de stipuler et d'obtenir ces améliorations". (11).

Après estimations très larges des dépenses d'établissement du réseau proposé, F. Duval conclut en outre à la nécessité d'une subvention accordée par l'Etat aux éventuels concessionnaires. Il évalue à 5 926 000 frs le prix moyen du km, 275 000 frs par km le revenu brut dont 50 % devaient être absorbés par les frais d'exploitation, donc à 137 000 frs seulement par km le produit net disponible, soit un intérêt de 2,5 % du capital engagé. En majorant ainsi d'une manière excessive les frais d'établissement et d'exploitation (c'est l'une des évaluations les plus fortes parmi les nombreux projets élaborés à l'époque), en minimisant par contre le produit net disponible, il en arrive ainsi à proposer une subvention qui ne "devait pas être inférieure aux 2/3 de la dépense d'établissement". En résumé, un cadeau royal offert au Syndicat des grandes compagnies pour un réseau qui devait surtout satisfaire leurs intérêts privés.

L'intérêt urbain par contre est totalement sacrifié. Dans un rapport au Conseil général de la Seine (1879) le conseiller Deligny n'a aucun mal à démontrer les carences du projet préfectoral. Il reproche tout d'abord à son auteur d'avoir interprété d'une manière arbitraire la délibération du Conseil général en date du 23 novembre 1875 qui le chargeait certes d'établir un projet de réseau "qui devra autant que possible rattacher les gares des grandes lignes entre elles" mais aussi satisfaire aux intérêts urbains en s'adaptant aux grands courants de circulation. En retenant la première des deux propositions,

le préfet n'a présenté qu'"une série de rayons partant du Palais-Royal comme centre et aboutissant aux grandes gares, le tout complété par des accordements au chemin de fer de ceinture et aux Halles". Cette gare souterraine est parfaitement inutile ; elle sera "continuellement encombrée par des wagons isolés ou trains de wagons marchandises qui devront en outre passer par les formalités de l'octroi ... tous les projets de l'administration et beaucoup de projets particuliers reproduisent cette utopie, ce trompe-l'oeil ... il faut en finir avec cette idée fausse dont l'application coûterait excessivement cher" (12). Deligny conteste d'ailleurs l'emploi du métropolitain pour le transport des marchandises : "elles peuvent largement transiter par la grande et la petite ceinture". Il ne voit de même aucune justification aux prolongements des réseaux des grandes lignes jusqu'au centre de Paris ainsi qu'à leur jonction à la gare centrale du Palais-Royal ; les voyageurs transitant d'une gare à l'autre, très peu nombreux, peuvent très bien emprunter la petite ceinture. Quant au service de banlieue "il est inutile de rechercher les raccordements directs par rail et par contact immédiat : l'expérience de Londres démontre que les relations entre le métropolitain et les têtes de lignes de banlieue se font sans inconvénients, même avec traversée de la voie publique ... le public s'en accomode". Le projet présenté par le préfet, conclut Deligny "a tellement le caractère de voies de service à l'usage et au profit des cinq grandes compagnies, qu'il méritait d'être retiré sans avoir eu l'honneur d'une discussion sérieuse".

En 1878, l'administration préfectorale lui substitue en effet un second projet, en principe indépendant de la ligne de petite ceinture (planche 7). Il se compose d'une ligne circulaire parallèle à la petite ceinture, de deux lignes diamétrales (gare ouest Saint-Lazare à la gare ouest Montparnasse et gare d'Orléans au Pont de l'Alma), d'un embranchement sur les Halles et d'un raccordement à une nouvelle grande gare installée à Gentilly. Fondamentalement pourtant le principe reste le même : il s'agit de "rattacher les gares des grandes lignes avec le centre de Paris et les Halles centrales et se prêter à un service de messageries et au service des marchandises dans

certaines directions principales". Les nouvelles lignes se raccordent d'ailleurs toujours aux gares des grandes lignes. Des "raccordements possibles sont prévus entre les nouvelles lignes et la ceinture". L'ensemble du réseau est de toute façon rattaché à la petite ceinture par un embranchement à la station Gentilly-Ceinture. Enfin l'économie du projet ne varie pas, puisque les services préfectoraux concluent toujours à la "nécessité d'une garantie d'intérêt et d'une large subvention afin que puisse être sérieusement concédée une telle entreprise". L'exposé de ce second projet ne va d'ailleurs pas sans avertissement : l'Etat prendra sa part dans cette subvention mais se montre moins disposé à l'égard de ce nouveau projet qui, en ne se raccordant pas directement à la ceinture intérieure, sacrifie quelque peu l'intérêt général : l'importance de sa part dans la subvention risque de s'en ressentir". On rappelle enfin en guise de conclusion qu'"il serait préférable pour tous que les cinq grandes compagnies, moyennant subvention se chargent du projet élaboré en 1876, ou qu'elles se chargent simplement de son exploitation en contribuant pour un tiers à son exécution ; ce serait une solution préférable à d'éventuelles concessions à une ou plusieurs compagnies particulières.

Malgré le concours financier substantiel qui est demandé à l'Etat, les deux projets préfectoraux franchissent avec succès toutes les étapes de la hiérarchie administrative : le service municipal des Ponts et Chaussées (personnifié par l'ingénieur en chef Huet) rattaché à l'époque au ministère des Travaux publics ; la direction des Travaux de la Préfecture avec à sa tête Alphand qui était intervenu personnellement et d'une manière décisive dans l'échec du projet Brunfaut ; enfin après avis favorable du Conseil général des Ponts et Chaussées, les ministres des Travaux publics, E. Caillaux puis Freycinet, dont le programme allait aboutir aux fameuses conventions de 1883. Les prises de position du Conseil général des Ponts et Chaussées sont sans ambiguïté. Après analyse du premier projet le conseil estime qu'il "constitue une base sérieuse pour les négociations à ouvrir pour la concession Le réseau métropolitain projeté doit comprendre la petite ceinture exploitée par le Syndicat des

cinq grandes compagnies ... c'est à ce syndicat qu'il peut le plus utilement être concédé ... Ce réseau devenant le complément du chemin de fer de ceinture, ne pouvait être concédé qu'à titre d'intérêt général ; ce serait dès lors au ministre des Travaux publics qu'il appartiendrait de diriger les négociations de la concession". (13)

Jusqu'à la fin de l'année 1877, le Conseil municipal de Paris et le Conseil général de la Seine n'opposent qu'une résistance passive à ces projets qui ne sont qu'"un ensemble de voies de service à l'usage des grandes compagnies, construit aux frais de l'Etat du Département et de la Ville". A la faveur des élections municipales de 1878 qui fortifient les républicains dans les communes, l'attitude des deux assemblées se durcit. Le Conseil général charge Deligny de présenter un projet de tracé sur les principes admis dans sa session de 1872 et décide qu'il repousserait tout projet entraînant soit une subvention soit une garantie d'intérêt. En marge de toutes règles institutionnelles, il affirme ainsi son droit à l'initiative dans un domaine jusqu'alors réservé à l'administration préfectorale. Le conseiller Deligny établit un contre-projet qui devait servir de base au projet municipal de 1883. Entretemps l'"Ordre moral" cède la place à la "République des opportunistes".

Chapitre II

POUR UNE POLITIQUE LOCALE DES TRANSPORTS EN COMMUN 1880-1914

Un pouvoir de décision mieux équilibré.

L'arrivée au pouvoir en 1877-1879 d'une majorité républicaine centriste attachée aux libertés démocratiques pouvait faire espérer une révision du statut de Paris dont les prérogatives étaient toujours définies par la loi municipale provisoire du 14 avril 1871. Dès 1880, le Conseil municipal de Paris, à la pointe de l'échiquier politique national, adopte un projet d'autonomie communale s'inspirant du manifeste de la Ligue d'union républicaine des droits de Paris, fondée sous la Commune. La capitale doit rentrer dans le droit commun et par conséquent être administrée par un maire et des adjoints élus ayant les mêmes attributions que leurs collègues provinciaux : "il est du devoir de la République de mettre fin à l'anomalie suivant laquelle le préfet de la Seine et le préfet de Police sont investis des fonctions de maire." (14). Le projet dépasse d'ailleurs la simple revendication du droit commun puisqu'il stipule la révocation des conseillers municipaux à la majorité absolue des électeurs, la publicité des séances, l'indemnité aux membres du Conseil, la révocation du maire à la majorité absolue des conseillers, la nomination et la révocation par le conseil des employés et agents de l'administration, le droit de délibérer avec force exécutoire immédiate de toutes affaires d'intérêt communal (dont les transports) ; il revendique aussi pour le Conseil l'établissement, l'assiette et le mode de recouvrement des impôts communaux ainsi que le vote du budget annuel sans qu'il soit besoin d'aucune approbation ; c'est la décentralisation presque absolue. Au lendemain de l'élection municipale de 1881, les partisans du projet forment un groupe de l'autonomie communale

au sein du Conseil municipal ; en mai 1884 leur nombre est porté à trente-cinq. Pourtant la République opportuniste n'est pas mieux disposée à leur égard que les régimes précédents. Le 5 avril 1884, la Chambre adopte une loi municipale générale libéralisant le régime des communes, mais Paris conserve un statut particulier qui devait être ultérieurement réglé par une loi spéciale. Cette mesure n'est jamais entrée en vigueur jusqu'à une date très récente malgré les votes réitérés du Conseil municipal en faveur des droits de Paris. En 1891, les partisans du régime d'autonomie absolue, devant la résistance de la Chambre et du gouvernement à tout projet excessif, se bornent même à réclamer l'extension à la capitale des avantages concédés aux autres municipalités. De 1894 à 1914, les projets revendiquant le droit commun pour la capitale n'ayant pas plus de succès, le conseil atténue encore ses revendications ; aucune n'aboutit. En 1939, à la veille des décrets-lois, le régime de la Ville de Paris est toujours défini par la loi "provisoire" du 24 avril 1871 et les trois anciennes lois municipales des 18 juillet 1837, 5 mai 1855 et 24 juillet 1867. Le Conseil général de la Seine fait l'objet de la même méfiance. Il faut attendre la loi du 12 mai 1932 pour mettre fin au régime provisoire institué en 1871. Institutionnellement, rien n'est donc changé. La Chambre "provinciale" et les gouvernements opportunistes, modérés et même radicaux qui se sont succédés jusqu'en 1914, manifestent la même méfiance à l'égard du Paris révolutionnaire. Ce renforcement du pouvoir de décision, le Conseil municipal le doit surtout à la récente combattivité de ses membres après dix ans de silence durant lesquels ils n'ont été qu'une simple courroie de transmission des décisions gouvernementales. La dicidence entre le pouvoir local et le gouvernement ne porte plus uniquement sur le problème des compétences, elle est ouvertement politique. Dès 1880, les élections portent au conseil une majorité d'autonomistes pour la plupart radicaux et des républicains radicaux anti-autonomistes qui malgré leurs opinions divergentes sur le statut à accorder à Paris, se retrouvent dans le même souci de défense des intérêts urbains. Cette majorité se renforce au fil des années et gagne en cohésion à mesure que le groupe de l'autonomie communale abandonne ses exigences les plus excessives : cinq républicains-radicaux, treize⁶ républicains-

radicaux anti-autonomistes et trente quatre autonomistes défendent dans le conseil élu en mai 1884, les intérêts urbains contre les prétentions des gouvernements opportunistes puis modérés toujours très liés au milieu de la haute-finance. Chacun de ces représentants, élus pour la plupart dans les quartiers défavorisés de la périphérie, a sa spécialité : Rousselle, les logements insalubres ; Daligny, Vauthier, Cernesson, le métropolitain urbain voté par le Conseil en 1883 ; citons aussi l'autonomiste radical (puis socialiste) A. Millerand, futur ministre du cabinet Waldeck-Rousseau.

Aux élections de 1886, la coloration politique du Conseil municipal s'accroît avec l'entrée des socialistes auxquels viennent se joindre une partie des autonomistes. Par la suite et malgré la montée du nationalisme parisien, l'évolution du conseil municipal se confirme puisqu'en 1904 les socialistes représentent le groupe le plus nombreux (24 membres) devant les nationalistes (23), les radicaux socialistes (11), les radicaux (9), les républicains (5) et les divers droites (7). Le phénomène est important car, avant leur fusion dans le parti socialiste français de Jaurès en 1900, les socialistes élus au Conseil municipal de Paris appartenaient à un courant politique très original dont l'action se basait sur un programme franchement "communaliste". Le bastion de ce socialisme "possibiliste" né de la scission de Saint-Etienne en 1882, c'est en effet Paris. Les chefs de file du mouvement Joffrin, Chabert, Brousse qui a donné son nom au parti (les broussistes), sont pour la plupart entrés au Conseil municipal de Paris, où ils ont exposé et expérimenté leur théorie. Pour diffuser leurs idées ils organisent des comités dans à peu près tous les quartiers de la ville et possèdent deux quotidiens Le Pro-létariat (l'ex Prolétaire de Joffrin) et le Parti ouvrier dirigé par Allemane, ainsi qu'une revue mensuelle, la France-socialiste de Brousse. P. Brousse expose la théorie des "possibilistes" dans une brochure intitulée La Propriété collective et les services publics. (1883). Il part d'une analyse assez juste du monopole en constatant que "ce n'est qu'à la dernière extrémité que les gouvernements bourgeois se résolvent à porter la main sur l'orgie du laisser-faire ... encore, quand ils interviennent est-ce d'abord dans les plus étroites

limites ... ce n'est qu'entraînés, violentés, poussés par les nécessités économiques et politiques qu'ils vont empiriquement à l'aboutissant communiste", au service public gratuit ; "ils commencent par concéder à perpétuité la propriété publique (mines) ; réduits à merci par les compagnies toutes-puissantes qui se forment autour de ce privilège, ils essayent des concessions à longs termes, doublées de cahier de charges et de la stipulation du rachat (transports en commun, chemins de fer) ; ils se résolvent ensuite au système de l'entreprise (régie intéressée) pour en arriver à l'exploitation par l'État (postes et télégraphes) ; ils finissent par le service gratuit (enseignement, rues, routes, musées, police)". Comment glisser du monopole au service public gratuit ? "En expropriant les Féodaux ? : non, on rachète, on les paye ... et l'expropriation, cette chose ruineuse, devient pour les expropriés de la classe, une affaire nouvelle, affaire excellente et qui rapporte gros" ... "Quoique inévitable, la formation des services publics se fait actuellement sous le commandement de la bourgeoisie et le plus souvent à son profit : faut-il l'entraver ? Est-il expédient d'attendre, pour accélérer le mouvement et l'orienter, que conquête soit faite des pouvoirs publics ?". C'est là que Brousse se sépare du socialisme intransigeant des guesdistes, adeptes de la solution finale comme seul mode d'action possible ; non seulement son programme est réformiste dans la mesure où il faut "se placer pour la lutte quotidienne sur le terrain de la possibilité, réalisant ainsi son idéal par morceaux" (Le Prolétaire du 19 nov. 1882, page 2, article de P. Brousse), mais il est aussi communaliste, ce qui fait toute son originalité et tout son intérêt pour notre étude, car il compte sur les municipalités progressivement conquises pour transformer les monopoles en services publics dont les attributions seraient peu à peu étendues à tous les domaines de l'économie. Une telle substitution pacifique du socialisme au capitalisme permettrait l'économie d'une révolution violente. Concrètement "c'est un problème de politique quotidienne à résoudre, poursuit P. Brousse dans la brochure de 1883 ; il faut se mettre froidement en face de chaque cas particulier, l'examiner dans son milieu propre ... c'est la tactique adoptée par le parti ouvrier et mise en œuvre au conseil municipal de Paris par l'intermédiaire du

citoyen Joffrin". Dans cette tâche, les broussistes sont aidés dans l'assemblée parisienne, à partir des années 1890-1892 surtout, par les socialistes indépendants d'A. Millerand et de Hovelacque. Socialisme évolutionniste et réformiste par opposition au "socialisme révolutionnaire et catastrophique" des guédistes ils partagent à peu près les mêmes conceptions que le "socialisme des possibilités" ~~qui~~ l'action à entreprendre au sein de la commune et du Département. Au Conseil de Paris, les broussistes peuvent aussi compter sur l'alliance ponctuelle des radicaux avec lesquels ils partagent la même répulsion pour toute forme d'exploitation oligarchique. Le consensus politique entre les diverses formations de gauche pour sauvegarder les intérêts urbains devait, au fil des années, singulièrement accroître le pouvoir de décision du Conseil municipal de Paris. Evolution étonnante en l'absence de toute réforme institutionnelle, il passe progressivement du statut légal d'organisme consultatif à celui d'acteur à part entière pour toute décision d'intérêt local.

Au départ rien n'est acquis, pas même les services municipaux dont l'organisation, les rémunérations ou l'avancement de leurs membres dépendent directement des ministères compétents. Aussi pour affirmer son émancipation de fait, tous les moyens sont bons. Le Conseil municipal impose progressivement son contrôle sur les services de la Préfecture de la Seine : par le biais du budget qu'il discute, il peut infléchir le choix de l'administration sur tel ou tel candidat ou repousser un projet dont le financement exige une subvention municipale. Dans le domaine des transports il se réfère systématiquement à la loi du 11 juin 1880, "fait considérable selon Deligny, car elle attribue aux communes comme aux départements la faculté de concéder des chemins de fer dans les limites de leur territoire".

Dès 1883, le conseil municipal nomme une commission spéciale du Métropolitain qui élabore le premier projet d'intérêt réellement local. En fait il tournait ainsi l'esprit dans lequel avait été conçue la loi et cela à un double point de vue. D'une part il s'agit surtout d'une loi réglementaire en vue de fixer les modalités encore

très imprécises d'établissement et d'exploitation des chemins de fer et tramways d'intérêt local. Toute une série de décrets annexes déterminent très nettement la construction des voies ferrées, la circulation des voitures, des mesures de police, un cahier de charge-type comportant les droits et obligations des parties contractantes, etc. Il n'est plus possible, comme par le passé, de conclure des contrats sans base légale ou réglementaire précise ; cette unité offre en outre l'intérêt d'épargner aux collectivités concédantes, un déséquilibre excessif entre les avantages retirés par le concessionnaire et ceux offerts au concédant. La stipulation concernant les communes est donc très annexe. Dans l'esprit du législateur d'autre part, et conformément au statut spécial réservé à Paris, elle ne concerne pas le Conseil municipal de la capitale, simple rouage consultatif légalement dépourvu de toute initiative sur les sujets d'une certaine importance. Une fois de plus, en élaborant un projet de métropolitain urbain, les édiles parisiens agissaient en marge de la légalité. Ils se battent au Conseil mais aussi informent la population parisienne dans leurs publications locales et mobilisent l'opinion publique dans les réunions qu'organisent les comités de quartiers.

Le conflit qui oppose le Conseil municipal de Paris au gouvernement et à la haute-finance, se déroule en deux étapes, et restera très aigu pendant les deux dernières décennies du siècle, période durant laquelle les gouvernements opportunistes puis modérés mais tous conservateurs ne modifient pratiquement pas la ligne politique adoptée sous l'ordre moral dans le domaine financier et économique. Au lendemain de l'élection de Jules Grévy à la présidence de la République, Waddington forme un nouveau cabinet dans lequel subsistent les ministres sortants, L. Say aux Finances, Freycinet aux Travaux publics. La France entrait dans une période de crise économique. Le 17 juillet 1879, la Chambre vote le "plan Freycinet" vaste programme de travaux publics destiné à résorber le chômage et relancer la production en développant l'équipement ferroviaire, fluvial et routier. Ce plan, qui signifiait une intervention, certes limitée, de l'Etat dans le domaine économique, ne fait pourtant pas longtemps

illusion aux yeux de l'extrême-gauche parlementaire. Pour les radicaux et pour Gambetta, il devait mener au rachat des compagnies de chemins de fer ou tout au moins à un contrôle plus étroit de l'Etat sur leur exploitation ; Léon Say par contre, administrateur de la Compagnie du Nord et ami des Rothschild, voulait confier l'exploitation du nouveau réseau aux compagnies existantes sous garantie de l'Etat.

Lorsque en novembre 1880 Gambetta forme son "Grand Ministère" avec la ferme intention de présenter un projet de nationalisation des lignes nouvelles, Léon Say refuse le porte-feuille des Finances ; le ministère Gambetta ne résiste pas longtemps à l'hostilité des grandes compagnies et de la Haute-Finance qui, par des campagnes de presse, créent un mouvement de méfiance à l'égard des emprunts émis au titre du plan Freycinet. Après la chute de Gambetta et l'entrée de Léon Say dans le cabinet Freycinet, il n'est plus question de rachat de chemins de fer ni même d'émission de rentes amortissables : le gouvernement s'achemine vers l'abandon du troisième réseau aux grandes compagnies. En juillet 1883, Raynal, ministre des Travaux publics présente et fait adopter les fameuses conventions de 1883. Si l'Etat accroît son droit de contrôle sur l'exploitation des grandes compagnies, il leur cède 2 823 km de lignes construites au titre du plan Freycinet et leur concède 8 360 km de lignes nouvelles. Le capital destiné à leur construction et à leur mise en exploitation est obtenu par des émissions d'obligations faites par les compagnies. L'Etat donne sa caution aux emprunts et garantit les dividendes si les recettes s'avéraient insuffisantes. Ce succès décisif pour les compagnies qui s'arrogeaient ainsi le monopole absolu du trafic ferroviaire français avec en prime une garantie d'intérêt contre tout accident de parcours n'a pas été enlevé "sans un coûteux effort financier" selon l'expression de Beau de Loménie. Brochures, tracts, journaux ont inondé le public. Il y eut à l'occasion d'étranges conversions et de curieux rapprochements à faire entre le rôle joué par certains hommes au cours des débats parlementaires et l'évolution de leur carrière ultérieure. Beau de Loménie cite Raynal et son chef de cabinet A. Benac dont le rôle fut très actif et qui, après être

passé à la tête d'une direction du ministère des Finances, est devenu un des plus importants personnages du monde des affaires : en 1937, date de sa mort, il figure dans douze conseils d'administration dont ceux du P.L.M., du Midi et de la Banque de Paris. Rouvier, tout d'abord favorable au rachat puis brusquement "plaidant avec chaleur, comme rapporteur de la commission à la Chambre, la cause des compagnies" ; E. Loubet "qui prononça un discours documenté à la Chambre, d'autant plus étonnant que ses compétences en matière ferroviaire étaient jusqu'alors inconnues : on dit qu'il s'était contenté de lire un discours qu'on lui avait glissé entre les mains ; en tout cas dès cette époque, son standing parlementaire changea brusquement".

Il faut bien comprendre la portée de ces conventions de 1883 : Grâce à la poursuite du plan Freycinet, une longue série d'opérations fructueuses leur est promise ; les compagnies vont accroître leur suzeraineté sur les entreprises de travaux publics, les entreprises métallurgiques et minières désireuses de commandes ; grâce à la garantie d'intérêt qui leur permet d'émettre directement et sans risque, elles vont peser sur le marché financier de tout le poids des obligations nécessaires à l'alimentation de leurs budgets.

Lorsque le Conseil municipal engage vers 1879-1883, la lutte pour la défense des intérêts urbains, il se heurte à une coalition politico-financière qui n'a cessé de s'affirmer depuis le Second-Empire. Les monopoles se renforcent mais aussi ils se renouvellent. Après les monopoles fondés sur l'énergie de la vapeur, se constituent de puissantes organisations financières pour l'exploitation de l'énergie électrique : La Thomson Houston ou la Compagnie générale de traction dont l'action, nous le verrons, est décisive dans l'histoire des transports parisiens.

La résistance du Conseil municipal de Paris s'exerce dans tous les domaines : Il mène de front la lutte contre la C.G.O. dont il exige la stricte application du cahier des charges, contre la Compagnie parisienne du gaz pour un abaissement des tarifs, contre les pouvoirs

publics pour qu'ils n'acceptent que des concessions temporaires aux sociétés fournissant l'énergie électrique, contre les grandes compagnies ferroviaires qui tentent d'imposer leurs projets de métropolitain etc. Le conseiller municipal P. Strauss constate dans un article de la Grande Revue (15) qu'"une grande partie de l'activité des édiles parisiens s'est dépensée en luttes trop souvent infructueuses ... procès et litiges se sont succédés", entraînant de "nombreux tâtonnements, négociations, dépenses d'énergie et d'habileté".

C'est en 1900 seulement, avec l'accès des radicaux au pouvoir, qu'on passe de cette période de conflit à une phase de compromis. Cette formation politique déjà ancienne et que l'exercice du pouvoir rend encore plus prudente, est particulièrement bien placée pour imposer un compromis entre la haute finance dont elle a toujours désapprouvé les méthodes et les socialistes du Conseil municipal dont elle réproouve les revendications les plus extrêmes. C'est le temps des conventions de 1910 pour les transports de surface, de la construction d'un métropolitain d'intérêt réellement urbain, de la réorganisation de l'industrie du gaz et de l'électricité, d'une politique d'habitation à bon marché, des premiers grands travaux d'assainissement en banlieue, en un mot d'une première action volontariste sur le développement urbain.

LES CONFLITS.

Le Conseil municipal contre la C.G.D.

Pendant vingt années d'exploitation sans surveillance sérieuse de la part des pouvoirs publics, le service des transports de surface s'était nettement dégradé à Paris comme en banlieue. Malgré l'existence d'un cahier des charges très précis, rien n'était venu tempérer une gestion orientée exclusivement dans l'intérêt des compagnies concessionnaires. La cible préférée du nouveau Conseil municipal à majorité radicale et autonomiste, est la C.G.D. Il lui reproche surtout de ne pas répercuter la progression des recettes qu'elle reconnaît tous les ans dans son rapport au commissaire du gouverne-

ment, dans des investissements pour l'amélioration du matériel ou l'extension du réseau.

Les recettes journalières par voiture en service passent de 90,6 frs en 1880 à 98 frs en 1884. Jamais les dividendes distribués aux actionnaires n'ont été aussi élevés : 80 frs par action en 1878 et 1880 alors que pendant les quinze premières années de la C.G.O. ils variaient de 25 à 70 frs (16). Où passent les dépenses de fonctionnement ? La compagnie évite en effet d'engager des dépenses pour l'achat de matériels d'exploitation qui, au terme de l'article 9 du traité de 1860, doit revenir au concédant en fin de concession. Par contre ses achats d'immeubles et de terrains dont elle doit garder la propriété, sont chaque année plus importants : le poste "immeubles" du bilan passe de 28 297 000 frs en 1878 à 60 000 000 frs en 1886. En multipliant ainsi l'actif social par des acquisitions immobilières, au reste bien placées sur la carte du prix des terrains puisqu'elles sont surtout localisées dans Paris intra-muros, la C.G.O., en cas de déchéance ou de non renouvellement de sa concession, pourrait toujours se transformer en société immobilière.

C'est en 1883 que le conflit éclate. Pour palier l'insuffisance du réseau, l'administration préfectorale met à l'enquête dix sept lignes nouvelles dont quatre doivent être concédées à la C.G.O. et les treize autres aux Compagnies Nord et Sud. La plupart de ces lignes devaient assurer les relations Paris-banlieue qu'exigeait le développement démographique rapide de la zone suburbaine. La C.G.O., revendiquant le monopole des lignes de pénétration dans Paris repousse le projet préfectoral. Non seulement elle rejète toute création nouvelle, mais, prétextant une baisse sensible de ses recettes due à la crise générale que traverse le pays, elle réduit le trafic sur les lignes déficitaires. Pour justifier l'attitude de la compagnie, le commissaire du gouvernement dans son rapport annuel (1884) indique que sans ces mesures restrictives la C.G.O. "eût marché rapidement à la faillite ... et à un effondrement à peu près certain" ; jouant sur une corde particulièrement sensible pour un gouvernement qui s'appuie sur les notabilités locales, il signale

que les intérêts du conseil d'administration ne sont pas seuls en jeu, mais qu'il doit aussi "compter non seulement sur les actionnaires qui sont des associés et qui comme tels courent les risques de l'entreprise, mais encore sur les obligations qui sont des créanciers. En diminuant l'activité de ses services ..., les administrateurs ont donc pris une mesure de conservation qui leur était imposée par un cas de force majeure".

En fait de force majeure, si les recettes annuelles enregistrent un fléchissement certain par rapport à l'année 1878, durant laquelle le bilan avait été particulièrement positif, elles retrouvent cependant un niveau supérieur aux résultats des années 1874-1877. De 50 frs en 1877 le dividende distribué par action passe à 80 frs en 1878 pour retomber à 55 frs de 1880 à 1890 : donc, rien de très dramatique. Mais ces événements représentent une première faille dans le système de l'exploitation d'un service public par une entreprise privée. Sans garantie accordée par l'Etat, la C.G.O. ne peut sauvegarder ses bénéfices qu'en sacrifiant l'intérêt public par des mesures d'économie.

L'autre solution consiste naturellement à renforcer le monopole sur tous les services de transports, à étendre en particulier la mainmise de l'entreprise sur les relations, pleines d'avenir, de la banlieue vers Paris, afin d'assurer elle-même un service de rattachage sur son propre réseau intra-muros. Une occasion unique de procéder à cette "concentration horizontale" s'offre à la C.G.O. : mal administrées, les deux compagnies extérieures Nord et Sud sont déclarées en faillite, en mars et février 1884. Aussi, malgré ses prétendues difficultés financières, la C.G.O. n'hésite-t-elle pas à proposer leur rachat.

Seulement ses relations avec le Conseil municipal de Paris et le Conseil général de la Seine n'avaient cessé de se dégrader. En 1883, au mépris des stipulations contenues dans le traité de 1860, la compagnie avait refusé de prolonger ses lignes radiales et avait procédé même à des modifications d'horaires, sans en référer aux

autorités chargées du contrôle. Aux notifications et mises en demeure adressées par l'autorité préfectorale, la compagnie reste systématiquement sourde. Intransigeance pour le moins curieuse de la part d'une compagnie qui sollicite non seulement le monopole de l'ensemble des transports en commun de surface de Paris et sa banlieue mais aussi la concession du futur métropolitain.

Dans un mémoire datant de 1886, tout en exprimant sa désapprobation à l'égard du métropolitain, "entreprise qui ne répondait à aucun besoin sérieux et qui serait fort onéreuse pour les finances de l'Etat et de la Ville", elle propose le "métrppolitain-tramway" après avoir pourtant démontré quelques lignes plus haut qu'"en multipliant outre mesure les moyens de transport, on ne créerait pas une nouvelle catégorie de voyageurs car l'omnibus est une voiture démocratique qui donne accès à tous les travailleurs de l'échelle sociale". Enfin elle ajoute que "si les pouvoirs publics, malgré les éléments nouveaux que nous produisons, donnaient leur adhésion à l'un des projets actuels du métropolitain, (elle) déclare de nouveau qu'elle est prête à se charger de l'opération financière et industrielle de ce métropolitain". Donc intransigeance mais aussi incohérence dans l'argumentation et les propositions qui visent naturellement un seul but : le rendement à tout prix et la mainmise sur toutes les formes de transports en commun existants ou projetés.

La C.G.O., pour appuyer de telles prétentions, détient un atout majeur qu'elle ne manque pas d'avancer dans les nombreuses notes adressées à la Ville, c'est la solidarité financière qui les lie toutes les deux, et qui avait fait entrer dans les caisses de la Ville, en 1878, par exemple, sans qu'aucunes dépenses ne soient exigées d'elles pour ce service d'intérêt public, la somme appréciable de 2 858 485 frs. Seulement si l'argument a pesé sous l'Ordre Moral sur l'attitude des deux Conseils, municipal et général, il n'impressionne nullement la majorité autonomiste-radical qui s'affirme depuis 1880. En 1884, le Conseil général se prononce contre le rachat et, aux termes de la loi du 11 juin 1880, concède l'exploitation du réseau de banlieue à deux nouvelles compagnies, la T.P.D.S.

(Tramways de Paris et du Département de la Seine) et la C.G.P.T. (Compagnie Générale Parisienne de Tramways). Les compagnies reprennent l'exploitation des deux réseaux au nom du syndicat de faillite en 1887 ; cette substitution devient officielle par décret du 6 août 1890.

Le différend entre la C.G.O. et la Ville de Paris aboutit même en 1889, à une délibération du Conseil municipal obtenue à une forte majorité, prononçant la déchéance de la compagnie pour inexécution des clauses du traité de 1860 : de 1880 à 1889, malgré les préparatifs d'une exposition universelle et la pression continuelle du Conseil de Paris, la C.G.O. n'avait créé aucune ligne nouvelle. Mais un choix difficile s'imposait en une période peu propice à une réorganisation totale des transports en commun. En 1884, le commissaire du gouvernement chargé de vérifier les comptes annuels de la C.G.O., avait clairement exposé les problèmes que souleverait une éventuelle déchéance de la compagnie (17). Dans ce cas les pouvoirs publics auraient à choisir entre trois solutions. La première d'entre elles était la concession du monopole à une autre compagnie. Mais "on ne voit pas bien, écrit le commissaire, pourquoi une compagnie ... devrait être remplacée par de nouveaux venus dont les preuves comme expérience et comme dévouement sont encore à faire"; ce ne sont pas les hommes qui dirigent la compagnie, mais l'institution elle-même du monopole des transports en commun à l'entreprise privée qui détournent ce service public de son but initial. Faut-il alors rétablir la libre entreprise ? Dans ce cas, "la C.G.O. continuerait certainement son service mais elle abandonnerait aussitôt les lignes en perte et ne maintiendrait ses voitures, comme il arrive dans toutes les villes où cette industrie n'est pas réglementée et assujettie à des cahiers de charges, que sur les bonnes lignes, celles qui lui donneraient un bénéfice assuré". Or vingt neuf lignes sur trente six sont en perte pour les omnibus en 1884, six sur dix sept pour les tramways ; "quelle société industrielle ou financière consentirait à rétablir les services non rémunérateurs à ses risques et périls ?". Reste la dernière solution, la régie directe. Dans ce cas si la Ville de Paris hérite le matériel d'exploitation de la

C.G.O., elle devra cependant racheter les biens immeubles, magasins et dépôts que d'ailleurs "la compagnie n'est pas tenue de vendre et qu'elle ne vendra, dans tous les cas, qu'à l'amiable". D'après les experts et compte-tenu de la "considérable plus-value de ces biens depuis leur achat ... le Conseil municipal aurait donc à pourvoir immédiatement à une première dépense de 150 millions de frs". Cette régie directe par la Ville de Paris ne risque-t-elle pas dans ces conditions de "se transformer en un déficit incalculable" pour les caisses communales ?

C'est bien là l'opinion de tous les gouvernements de la République opportuniste puis modérée dont l'attachement au libéralisme économique s'accorde mal avec une éventuelle intervention dans le domaine privé même s'il s'agit d'un service public comme les transports en commun. Pour rejeter la régie directe le prétexte est tout trouvé : l'Exposition universelle de 1889 qui rend impossible la réorganisation des transports parisiens. D'ailleurs la majorité radicale du Conseil municipal de cette période, plus sociale que socialisante, plus attachée à des aménagements du système économique qu'à des réformes de structure, affiche aussi une prudente réserve à l'égard de la régie directe. Comment la Ville de Paris, qui hérite déjà des dettes d'Hausmann, pourrait en effet supporter de nouvelles charges financières ? Partisans d'une gestion modérée des deniers publics, les radicaux du conseil préfèrent en fait conserver le mode de financement des services publics par l'industrie privée ; ennemis des monopoles comme des solutions extrêmes, ils préfèrent intervenir avec tous les moyens de contrainte dont ils disposent dans le cahier des charges annexé au traité de concession. Seuls les socialistes réformistes envisagent sérieusement la régie directe, mais ils sont encore minoritaires. Sans doute est-ce là l'explication essentielle de l'attitude intransigeante de la C.G.O. pendant les dix années qui ont précédé l'Exposition de 1889. Le vote de la déchéance, s'il a donc été simplement perçu comme un ultime avertissement par la majorité du Conseil municipal, allait cependant marquer la fin de "la période héroïque" de la C.G.O. La compagnie, nous rapporte l'article du quotidien Le Soleil du 5 juillet 1912 "entre alors dans la période

de décadence ... à la période héroïque succède l'ère des difficultés et de l'indigence".

La tactique du Conseil municipal est simple : étant donné l'obstruction systématique de la C.G.O. à toute innovation technique ou densification du réseau, il lui suscite des entreprises concurrentes qui, en rognant ses bénéfices, doit l'amener à composer ; il ne s'agit pas dans l'esprit des radicaux du Conseil municipal de contester le fondement même de la compagnie, société à but lucratif, mais de rétablir l'équilibre entre ses motivations privées et ses fonctions de service public. A cet égard, les prises de positions des socialistes indépendants du conseil, sont identiques : ils veulent simplement une "révision" des contrats ayant aliéné la propriété publique ; terme prudent qui ne représente pas une grave menace pour l'entreprise privée. Seuls les possibilistes, en acculant la C.G.O. à l'"indigence", pensent à la municipalisation des transports en commun ; mais à eux seuls ils ne forment pas la majorité.

Dans ce nouvel épisode du conflit entre la C.G.O. et le Conseil municipal, ce dernier possède deux atouts pour le moins inattendus : le statut spécial de Paris contre lequel il avait toujours protesté et l'appui des pouvoirs publics auquel il reprochait pourtant son opposition à toute politique d'intérêt urbain. L'article 27 de la loi du 11 juin 1880 stipule que la concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie en tout ou en partie sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat, au Conseil général lorsque la voie ferrée emprunte toute autre voie qu'une route nationale, enfin au Conseil municipal lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune. Or le statut des rues de Paris est tout aussi imprécis que celui de la Ville elle-même. Appartiennent-elles au domaine public de l'Etat, au département ou à la commune ? Un décret de 1852 stipule que "les rues de Paris continueront à être soumises au régime de la grande voirie" ; elles dépendent du préfet de la Seine et leur entretien est financé moitié par l'Etat, moitié par la Ville ; c'est la première solution qui prévaut. Mais en 1866, le problème se complique : par le décret du

23 juin il est décidé que l'Etat ne supporterait plus que l'entretien des "rues, quais, ponts, boulevards et places publiques qui ont été classés comme traverses et annexes de traverses de routes impériales par décrets rendus en Conseil d'Etat". La Ville de Paris se chargerait de "toutes les autres voies de communication". Cette dernière mesure en introduisant des différenciations entre les rues de Paris, devait ajouter à la confusion qui régnait dans l'interprétation de leur statut. Chacun, au gré des circonstances, pouvait tirer arguments de l'imbroglie législatif qui régissait la voirie parisienne. Dans la controverse sur le métropolitain, le Conseil municipal, nous le verrons, revendique contre l'avis de l'Etat le caractère communal de ses rues ; par contre, il adhère à l'interprétation gouvernementale lorsqu'il s'agit de tourner le monopole de la C.G.O. La reconnaissance, pour ce cas précis, du classement des rues de Paris dans le domaine public, permet effectivement au gouvernement, au terme de la loi du 11 juin 1880, de se substituer à la Ville de Paris liée à la C.G.O. par le traité de 1860, pour concéder directement les lignes de tramways à une quelconque société exploitante.

Cette substitution est décrétée le 5 juin 1891. Face à la C.G.O., se pose désormais l'Etat avec qui elle n'a signé aucune convention et qui n'est donc pas tenu au respect du monopole. Ce durcissement des pouvoirs publics à l'égard de la C.G.O. est-il l'une des manifestations du "remords social" qu'éprouvent les classes dirigeantes dans les années 1890 et qui les conduisent à une volonté de réformes pour empêcher la révolution ? La participation des radicaux modérés à la "concentration républicaine" qui avait triomphé du boulangisme en 1889 et sur laquelle s'est appuyé le gouvernement Freycinet de mars 1890 à février 1892 a aussi incité celui-ci à plus de souplesse à l'égard des revendications parisiennes. De toute façon Paris, ville d'accueil pour les expositions universelles, ne pouvait plus aux yeux des classes dirigeantes, se contenter d'un réseau squelettique sur lequel circulaient des tramways ou omnibus à traction animale. Une autre raison, mais nous sommes là dans le domaine des suppositions qu'il est difficile de vérifier, réside dans la montée d'un

nouveau trust financier basé sur la toute récente énergie électrique. La C.G.O. de 1889 à 1900, afin d'éviter de trop lourds investissements qu'elle estime ne pouvoir rentabiliser avant la fin de sa concession (1910), rejette systématiquement toute application de types nouveaux de traction, privant ainsi d'un débouché appréciable, l'industrie électrique naissante. La solution consiste donc pour elle à créer ses propres marchés en suscitant la création d'un réseau concurrent.

Entre cette nouvelle puissance financière, le Conseil municipal et le gouvernement s'est formée une sorte d'entente tacite contre la C.G.O. ; entente peut-être cimentée par des dessous financiers entre quelques membres des gouvernements et les représentants de la nouvelle industrie ; ces pratiques en tout cas sont courantes et mènent à l'époque Baïhaut, ministre des Travaux publics en 1886, et Rouvier, ministre des Finances de 1890 à 1892, devant les tribunaux pour leur participation au scandale de Panama.

Toujours est-il qu'en 1890, le Conseil municipal établit lui-même le funiculaire de Belleville et en concède l'exploitation jusqu'au 31 mai 1910 à M. Fournier, à charge pour lui de créer une société anonyme dans un délai de un an. Cette concession est intéressante à tous égards. C'est une première faille dans le monopole de la C.G.O. qui s'était obstinément refusée à s'engager dans une telle réalisation. Elle donne aussi au Conseil municipal, l'occasion d'expérimenter ses propres conceptions en matière de transports en commun puisqu'il s'est chargé lui-même de sa construction ; il serait allé jusqu'à l'exploitation directe (dont le caractère très limité ne pouvait effrayer les radicaux du Conseil) si une dépêche ministérielle préventive du 26 juillet 1890 n'avait rejeté cette solution.

La concession du funiculaire est enfin le premier signe du durcissement des pouvoirs publics à l'égard de la C.G.O. Un an plus tard, par décret du 5 juin 1891, l'Etat impose directement à la C.G.O., la création à la périphérie de cinq nouvelles lignes de tramways : Auteuil-Saint-Sulpice, Place de la Nation-gare de Sceaux, Pantin-

Opéra, Place de la Nation—Châtelet, Charenton—Place de la République. Il concède surtout cinq lignes de pénétration aux deux compagnies extérieures de tramways : Courbevoie—Madeleine, Neuilly—Madeleine, Asnières—Madeleine à la T.P.D.S. ; Villejuif—Châtelet, Choisy-le-Roi—Châtelet à la C.G.P.T. Il empiétait ainsi ouvertement dans le domaine réservé de la C.G.O. Il ne faut cependant pas encore noircir le tableau des relations entre la C.G.O. et les pouvoirs publics car il est bien stipulé dans le décret, que les deux compagnies extérieures devaient payer, en signe de reconnaissance du monopole de la C.G.O., une redevance kilométrique pour l'exploitation des parties de lignes pénétrant dans Paris. D'ailleurs si la compagnie parisienne proteste, elle n'entame aucune véritable poursuite. Les dépenses d'établissement et de fonctionnement des nouvelles lignes ainsi que la pénétration des compagnies extérieures dans Paris, entraînent certes une baisse sensible des dividendes distribués (65 frs par action en 1889 contre 45 frs de 1891 à 1893) ; mais dès 1895, ceux-ci retrouvent leur niveau de 1889. La C.G.O. s'obstine de même toujours dans l'amélioration du matériel à traction animale alors que les compagnies extérieures, la T.P.D.S. en particulier, expérimentent dès 1892 la traction électrique. C'est en 1899 que les premiers coups sérieux sont portés à la C.G.O. Alors que la T.P.D.S. a pratiquement électrifié tout son réseau et que la C.G.P.T. emboîte le pas, alors que la première ligne du métropolitain est presque achevée, la C.G.O. maintient toujours son mode traditionnel de traction malgré la date rapprochée de l'Exposition universelle. Cette fois-ci, en utilisant le même artifice juridique qui avait présidé à la création des lignes de tramways de 1891, l'Etat entre 1897 et 1899 concède directement un réseau important connu sous le nom de "lignes de pénétration". Il s'agit de densifier la liaison Paris—Banlieue à l'occasion de l'Exposition de 1900. Ce réseau, à plus d'un titre, est une menace directe pour la C.G.O. La traction électrique ou mécanique est employée sur toutes les lignes et permet aux concessionnaires de pratiquer des tarifs plus bas que ceux de la compagnie parisienne. Celle-ci n'a même pas le loisir de profiter de l'expansion de ses concurrents puisqu'il n'est plus question pour eux de lui payer une redevance

quelconque pour leurs parcours dans Paris : le monopole n'est plus respecté. Apparemment d'ailleurs toute forme de monopole semble proscrite puisque le nouveau réseau est parcellisé et confié à un grand nombre d'entrepreneurs dont l'activité se borne souvent à l'exploitation d'une seule ligne ; c'est le cas par exemple de la Compagnie des chemins de fer Nogentais, de la Compagnie des tramways de Saint-Maur des Fossés ou de la société fondée par M. de Briançon qui se propose d'exploiter une ligne Vanves-Champ de Mars. Une quinzaine de lignes exploitées par onze concessionnaires divers pénètrent dans Paris et provoquent une perte sèche dans le budget de la C.G.O. En fait la concession des services publics sous forme de monopole ne disparaît pas, elle se fait plus discrète. La concentration n'apparaît plus ouvertement dans l'exploitation directe des services, elle se déplace vers l'amont, dans l'investissement ou dans la fourniture du matériel ; elle revêt ses formes modernes.

La plupart de ces petites sociétés ne sont en effet que des compagnies filiales de puissantes organisations financières qui les emploient pour écouler leur production d'énergie ou d'appareillages électriques. Parmi ces entreprises : la Thomson Houston française fondée en 1893, qui avait obtenu la rétrocession pour la France, l'Espagne et le Portugal, des licences de brevet de la Thomson-Houston Inter Continental Electric Cie de Senwerhady (Etats-Unis) ; et la Compagnie générale de traction constituée en janvier 1897. Nous ne possédons pas un état exhaustif des relations de dépendances entre ces sociétés financières électriques et les compagnies filiales de transports. Les sources consultées indiquent cependant que la Compagnie générale de traction a construit les lignes de tramways et fourni le matériel électrique des sociétés de l'Ouest et de l'Est parisien ; aux Tramways de la rive gauche, filiale fondée en 1899, s'est substituée en 1900 la société mère, la Compagnie du secteur électrique de la rive gauche. S'il existait quelques transporteurs indépendants, les difficultés financières auxquelles ils se sont heurtés, les ont très vite réduits à la règle commune. Le ministre des Travaux publics constate en effet en 1902 que pour enlever les concessions "on consentait tous les abaissements de tarifs ; on

acceptait toutes les conditions, même celles qui, visiblement devaient étouffer l'entreprise. Les concessionnaires se virent dès lors obligés d'aller frapper à la porte de tous ceux auprès desquels ils pouvaient espérer du crédit, afin de constituer la société anonyme que prévoyait chaque convention. Les compagnies concessionnaires furent sollicitées par les gens qui avaient de la marchandise à offrir, par les fabricants d'appareils électriques qui s'engageaient à faire l'équipement des lignes et aussi par les fournisseurs de force électrique ... il ne faut pas s'étonner que ces compagnies se soient livrées pieds et poings liés ..." (18). En faisant payer leurs interventions par des cessions d'actions ou par la fourniture d'énergie et de matériels électriques la Thomson, la Traction ou la Compagnie du secteur électrique rive gauche étendaient ainsi leur emprise sur les transports à traction électrique. Face à l'antique C.G.O. qui s'accroche à des méthodes et à un matériel dessuets, se dressent des puissances financières et techniques modernes. Dès 1900 et malgré l'Exposition universelle, la valeur des dividendes distribués par action de la C.G.O., tombe de moitié : de 65 frs en 1899 elle passe à 30 frs en 1900 ; de 1901 à 1903, pour la première fois dans les annales de la compagnie parisienne, aucun dividende n'est distribué aux actionnaires. C'est l'"ère de l'indigence" selon l'expression de l'article du Soleil (5 juillet 1912) au terme de laquelle la C.G.O. va devoir composer.

Le Conseil municipal contre les projets de métropolitain des compagnies ferroviaires.

D'un point de vue purement technique, l'origine du métropolitain parisien est une affaire extraordinairement complexe qui a suscité des prises de position très diverses dans chaque camp. De nombreux partisans d'un métropolitain d'intérêt local ou général font preuve d'une même méfiance à l'égard d'un réseau souterrain ; les avis sont aussi partagés sur le mode de traction. Mais peu à peu, même dans le domaine technique les prises de position se décantent et se rangent en deux blocs antagonistes qui recourent les divergences politiques et économiques. Le métropolitain devient en effet la grande affaire parisienne sur laquelle sont venues se greffer les luttes

politiques et financières de cette fin de siècle ainsi qu'un vaste débat sur l'innovation technique.

Dès les premiers projets présentés par le gouvernement (1872 à 1878) les divergences de conception sont apparues entre les pouvoirs publics et les grandes compagnies d'une part et les élus locaux du Conseil municipal et du Conseil général d'autre part. La polémique se situe à plusieurs niveaux. Doit-on construire un métropolitain d'intérêt local ou bien celui-ci doit-il être considéré comme la dernière touche à un réseau ferroviaire national centralisé sur Paris et par conséquent être classé dans la catégorie des chemins de fer d'intérêt général ? Le choix est lourd de signification car les deux interprétations sont nettement incompatibles.

L'intégration du futur métropolitain au système ferroviaire national sacrifierait inévitablement la desserte locale au transit des voyageurs et des bagages des grandes lignes et consoliderait définitivement le monopole des compagnies ferroviaires sur Paris et sa région. Monopole d'ailleurs à facettes multiples, car en enlevant la concession de la desserte locale, les compagnies comptaient bien lui faire jouer un rôle de rabattage sur des opérations financières et immobilières que traitaient leurs sociétés filiales de services. Bien qu'il ne soit pas clairement exprimé, tout un système tendancieux d'urbanisation, d'habitat et de transports sous-tendait ces projets. Le principe d'un métropolitain d'intérêt local que défendaient les élus parisiens, répondait à des préoccupations tout à fait opposées : le niveau démographique atteint par Paris et sa banlieue exige un réseau spécialisé dans le service local des voyageurs, indépendant des réseaux nationaux et adapté aux grands courants de la circulation urbaine. Indépendance du tracé à l'égard du réseau des grandes lignes, indépendance financière, mais aussi indépendance technique puisque le Conseil municipal a finalement imposé un métropolitain dont le gabarit et même le mode de traction étaient incompatibles avec les procédés employés sur le réseau national. Revendiquant le bénéfice de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local, le Conseil municipal de Paris présente, en

1883, son premier projet de métropolitain urbain (planche 8).

C'est une commission spéciale du métropolitain nommée par le Conseil municipal et patronnée par le conseiller radical Deligny (ingénieur) et l'autonomiste Carnesson (architecte), qui élabore le projet. Avec une telle commission composée en majorité d'élus de gauche les motivations essentielles ne portent plus sur le critère de "rentabilité" mais sur l'utilité publique de l'entreprise. Le rapporteur de la commission, Deligny, dépasse même la simple notion d'utilité publique pour invoquer des motivations d'ordre plus spécifiquement sociales et économiques. Il ne s'agit plus simplement de créer un nouveau mode de transport dont les fonctions consisteraient à alléger le service de la C.G.O. ou des deux compagnies de banlieue en doublant leurs lignes par un réseau souterrain, mais bien d'établir un "agent de transport" capable de répondre aux besoins d'une autre clientèle issue des milieux populaires et ouvriers : "le renchérissement des loyers, est une véritable calamité et un péril social alors que les travailleurs attirés par l'industrie et le commerce parisiens arrivent en foule à Paris ... Le travailleur est de plus en plus forcé de choisir entre des loyers excessifs pour des logis insuffisants et des frais et fatigues de déplacement s'il s'éloigne pour trouver un meilleur gîte"... "Les omnibus et tramways s'avèrent absolument insuffisants aux heures d'entrée et de sortie des ateliers ; l'économie de leurs tarifs est incompatible avec l'organisation de services spéciaux à des heures déterminées, exigeant pour un emploi momentané, un personnel inoccupé pendant le reste de la journée. Il faut donc rompre cet obstacle au déplacement par un agent de transport puissant, économique, rapide, toujours prêt quels que soient la quantité du mouvement demandé et son intermittence. Il faut des chemins de fer pour rendre abordables tous ces quartiers excentriques de Paris que les omnibus n'ont pu vivifier" (19).

Deligny dans l'exposé de ces motivations au Conseil municipal en avril 1883, propose donc un changement radical des conceptions en matière de transport. Un métropolitain populaire et social doit s'adapter aux grands courants de la circulation urbaine estimés d'une manière quan-

titative et non plus en fonction des capacités financières des usagers comme l'avait toujours pratiqué la C.G.O. La commission s'est ainsi livrée à une étude précise de la circulation urbaine, en définissant des paliers au delà desquels la création d'une ligne souterraine s'avérait nécessaire ; naturellement ces paliers varient selon "la largeur des voies servant au parcours, l'importance de la circulation sur ces voies et la disposition de ces voies favorisant plus ou moins la circulation simultanée des voitures ordinaires et des voitures sur rails". Deligny cite l'exemple des grands boulevards : "les omnibus qui les desservent ont un trafic de 413 000 frs par km. L'expérience prouve qu'aussitôt qu'une ligne d'omnibus dépasse un trafic de 100 000 à 120 000 frs par km, sa transformation en tramway devient avantageuse ... Les omnibus assurent ainsi un départ toutes les deux minutes pendant une grande partie de la journée : il est impossible d'en augmenter le nombre ; pourtant ce service est insuffisant et les places manquent à tel point qu'une bonne moitié des voyageurs sont laissés à pied ou prennent des fiacres : leur nombre doit dépasser 10 millions par an"... Et pourtant installer un tramway compromettrait le mouvement des voitures "alors que sur une grande étendue des boulevards le stationnement exige deux files de chaque côté de la chaussée et la circulation quatre files à certaines heures". Pour absorber ces dix millions de candidats aux transports en commun, pour la plupart de condition modeste, la solution consiste donc à creuser une ligne souterraine sous les grands boulevards.

En procédant à une telle démarche pour l'ensemble des rues de Paris, la commission a aussi élaboré un tracé du futur métropolitain qui reproduisait les courants importants de la circulation urbaine c'est à dire une ligne circulaire le long des "boulevards intérieurs" (les grands boulevards), une ligne transversale Nord-Sud et une longitudinale Est-Ouest. A cette première armature, la commission ajoute un certain nombre de petites lignes qui reproduisent des déplacements plus localisés : une ligne du chemin de fer d'Orléans au chemin de fer des Moulineaux, une ligne Halles au chemin de fer de l'Est avec raccordement à la transversale Nord-Sud, une ligne gare de l'Est-Pantin, une ligne place de la République-Montreuil,

une ligne boulevard Bourdon à Charenton, une ligne Opéra-Trocadéro, une ligne Corps Législatif au rond-point des Champs-Élysées, une ligne place de l'Opéra à Bastille, enfin une ligne Courcelles-Saint-Lazare, raccordée à la longitudinale Ouest-Est. Donc de nombreuses transversales, des lignes pénétrantes chargées des liaisons entre les quartiers populaires du Nord, de l'Est et du Sud-Est et le Centre de Paris, et une ligne circulaire principale pour les raccordements entre ces divers tracés. Il est d'ailleurs intéressant de constater qu'aucune ligne de pénétration n'est prévue pour les quartiers résidentiels du Sud-Ouest. Dans l'esprit de ses auteurs, le métropolitain municipal est bien un instrument destiné à compléter les lacunes "sociales" de l'exploitation de la C.G.O.

Pour la commission les fonctions économiques du métropolitain ne s'arrêtent pas au simple transport quotidien de la main d'oeuvre. Elle prévoit en effet, et c'est l'une des propositions les plus originales, une ligne spéciale réservée au trafic des marchandises, joignant les Halles à toutes les grandes gares parisiennes. C'est un service qui intéresse bien sûr les compagnies ferroviaires, mais la commission pense "surtout à la population : la vente en détail des Halles est considérée comme le marché régulateur. Les variations souvent énormes entre les prix pratiqués aux Halles et ceux des détaillants sont en général en proportion de l'éloignement de ce grand marché modérateur C'est un marché très attractif pour bon nombre de ménages aux revenus modestes ; preuve en est le mouvement des bateaux-omnibus qui, par les facilités qu'ils laissent au transport des paniers, se prêtent le mieux à cette fréquentation. Le métropolitain rendra le même service à toute la population qui ne peut profiter des bateaux. La commission attache à ce tronçon une telle importance qu'elle considère comme indispensable de lui réserver exclusivement le parcours de la rue de Turbigo".

Ce complexe métropolitain Halles destiné à casser les prix de détail, très élevés à Paris, il est vrai, n'est pas la seule proposition originale de la commission municipale. Pour une amélioration de la condition ouvrière, il ne suffit pas qu'on lui assure des déplace-

ments quotidiens rapides entre son domicile et son usine, ou un ravitaillement à bon marché, il convient aussi d'organiser ses loisirs. C'est pourquoi la commission ajoute au réseau de première urgence, deux lignes qui, se détachant de la ligne circulaire, traversent le bois de Boulogne pour aboutir à la Seine ; malgré le caractère intermittent prévisible du trafic (le jour de repos et surtout l'été) la commission estimait que "l'hygiène, la santé et les loisirs de la population laborieuse" exigeaient la création de ces deux lignes. Enfin, autre originalité du projet, la commission ne s'est pas contentée d'adapter le tracé aux grands courants de la circulation urbaine, elle considérait aussi son oeuvre comme une amorce pour un futur métropolitain de banlieue dont la réalisation, du ressort du Conseil général, devrait précéder et donc orienter l'évolution vers le grand Paris : "il faut, rapporte Deligny, rompre enfin l'obstacle matériel qui nous sépare des champs où l'habitation large et saine pourra se développer le long des chemins de fer où chaque famille d'ouvrier est chez elle avec ses fleurs et son jardin ; cela en attendant qu'une autre barrière s'abaisse, celle du régime économique qui fait de la ville et du département, deux unités qui devraient se confondre dans un intérêt identique".

Adaptation aux grands courants de circulation, volontarisme sur le développement urbain, la commission municipale adhère aussi aux solutions techniques les plus hardies. Afin d'éviter toute opération coûteuse de voirie ou d'expropriations, par souci d'esthétisme aussi, elle adopte par exemple le principe de la voie souterraine. "A Londres, le chemin de fer construit généralement en dehors du sous-sol a entraîné de coûteuses expropriations ; nous devons à Paris nous imposer l'obligation d'exclure tout tracé entraînant des expropriations et des opérations de voirie ; nous devons de plus prohiber toutes les formes encombrantes de la voie publique ; à New-York, la libre initiative individuelle a développé très largement la construction de tout un réseau de voies aériennes sur poutres métalliques qui a causé une grande gêne pour les riverains et des indemnités qui compromettent l'existence des compagnies". En visionnaire éclairée la commission marque aussi sa préférence pour les moteurs électriques, bien qu'ils soient encore "trop nouveaux ;

mais si plus tard, ils arrivent à prendre rang dans la pratique des transports, il n'y aura aucune difficulté à leur emploi" ; en attendant, elle ne tranche pas sur le mode de traction le mieux adapté : la traction à vapeur est nocive "d'autant plus que les trains se succéderont à certains moments à 3 minutes d'intervalles dans chaque sens" ; la machine à air comprimé suppose trop de perte de force ; quant au funiculaire il est impropre à un service dont les besoins sont intermittents.

Le gros problème résidait dans le mode de financement d'un projet aussi complet, depuis le refus exprimé à plusieurs reprises par les conseils municipal et général, d'accorder une quelconque subvention ou garantie d'intérêt à la compagnie concessionnaire du futur métropolitain. Là encore la commission fait preuve d'imagination en instaurant le "système de déversoir". Ce système consiste à scinder la construction du métropolitain en deux temps. Tout d'abord les lignes de première urgence sur les courants de circulation les plus importants, c'est-à-dire la longitudinale Ouest-Est, la transversale Nord-Sud et la circulaire des grands boulevards ; ensuite, et de manière progressive, le second réseau, financé avec le surplus des bénéfices escomptés du trafic du premier réseau : "l'exécution des lignes complémentaires doit être dès à présent assurée dans des conditions que le conseil déterminera en n'autorisant l'usage de ses voies publiques pour le premier réseau qu'après des engagements formels pris pour l'exécution du second. Si, dès les premières concessions de chemins de fer données en France, on avait fixé aux concessionnaires des premières lignes une limite de bénéfices au delà de laquelle tout accroissement de trafic devrait profiter au développement de nouvelles lignes, le réseau général français serait plus avancé".

L'ensemble du projet, soumis par Deligny aux conseils général et municipal en avril 1883, est adopté à une large majorité. Les élus parisiens, lors des discussions, introduisent un amendement qui indique bien toute l'importance et l'urgence sociale qu'ils accordent à une telle réalisation : "La compagnie concessionnaire du chemin de fer métropolitain ne pourra employer plus d'1/10ème d'ouvriers et employés étrangers dans les services d'exploitation ...

les ouvriers et employés commissionnés seront pris exclusivement parmi les nationaux français selon la règle appliquée dans les services de la Ville de Paris". Ce regain de nationalisme de la part de radicaux comme Deligny ou de possibilistes comme Joffrin qui ont soutenu et voté l'amendement a de quoi surprendre ; Joffrin n'ajoutait-il pas, pour commenter son vote que "les entrepreneurs auront, soyez en sûrs, assez de patriotisme pour préférer les ouvriers français, d'ailleurs de tous points préférables aux étrangers" (20). En fait, plus qu'une manifestation de xénophobie, la majorité radicale voit dans cette mesure un moyen de dissuader les patrons qui seraient tentés d'employer une main d'oeuvre à bon marché, en pleine période de crise économique et de chômage. Aux yeux des conseillers municipaux le métropolitain acquiert ainsi une dimension nouvelle : non seulement il confère une grande mobilité à la main d'oeuvre et permet d'espérer une décongestion du paysage urbain mais il représente aussi par sa construction un remède à la crise économique et au chômage local.

Dès sa présentation au Conseil municipal le projet de heurte pourtant aux pouvoirs publics représentés par le directeur des Travaux, Alphand. Dans la séance du 23 mai 1883 par exemple celui-ci émet un avis défavorable à l'exécution du deuxième réseau, justifiant son refus par l'imprécision du projet concernant "certains entrecroisements de lignes en certains points". Cernesson (autonomiste) proteste contre cette assertion, rappelle "les nombreuses discussions échangées entre la commission et les services techniques de la direction des Travaux" et surtout pose le véritable problème : "je ne comprends pas ces objections ; en persistant dans cette manière de discuter, le directeur des Travaux compte faire ajourner le métropolitain". Deligny emboîte le pas : "on vient entraver la discussion pour traiter un point secondaire qu'il sera bien temps d'aborder au moment de l'examen du cahier des charges". Dans la séance du 25 mai 1883 les prises de position du directeur des Travaux se font plus précises : il s'oppose au passage du métropolitain sous les grands boulevards et propose sa substitution par une ligne rue du Quatre Septembre-République avec ouverture de la rue Réaumur. C'était subordonner la construction du métropolitain à des opérations de

voierie alors que la commission pour alléger les charges d'établissement et rendre l'entreprise financièrement crédible, avait toujours eu soin de les dissocier. Alphand ajoute surtout : "Le chemin de fer de ceinture n'a rendu jusqu'ici que peu de services aux voyageurs ; mais grâce à la suppression des passages à niveau, il a été nettement amélioré : vous avez donc une circonférence ; il faut la compléter et établir des rayons". En un mot, pourquoi ne pas ressortir les projets des grandes compagnies ferroviaires ? Sans aucun doute le projet municipal représente un acte de méfiance à l'égard des pouvoirs publics et surtout des grandes compagnies.

Dans le rapport de la commission Deligny et Cernesson concluent que "les transports en commun de Paris doivent être entièrement dans la main, sous le contrôle et sous la surveillance permanente de l'administration municipale. Le concessionnaire ne doit avoir d'autres préoccupations que le service des habitants de Paris. Cette condition est donc totalement contraire à une éventuelle candidature d'une grande compagnie de chemin de fer dont l'intérêt est tout naturellement national et général". Ils citent l'exemple de la petite ceinture "qui aurait pu rendre des services considérables" si les tarifs élevés et le peu de fréquence des trains ne réduisaient le trafic "au niveau des lignes d'omnibus et de tramways les plus modestes". Ce texte sans détour est d'ailleurs suivi d'effets puisqu'en imaginant la construction progressive du réseau avec un système d'auto-financement prélevé sur une part des bénéfices des premières lignes, la commission compte susciter des candidatures de sociétés qui, contrairement aux grandes compagnies, n'exigeront ni subvention, ni garantie d'intérêt. Le métropolitain serait ainsi concédé à une compagnie "indépendante des grands monopoles et des grandes compagnies ferroviaires". Le projet municipal représente aussi une menace directe contre les intérêts des grandes compagnies dans la mesure où, l'idée est clairement exprimée dans le rapport, il est considéré comme une simple amorce de nouvelles têtes de ligne entre Paris et la banlieue destinée à briser "le blocus de Paris par les grands monopoles" selon une expression courante au Conseil municipal. Ce blocus, les grandes compagnies l'entretenaient en effet, car elles

redoutaient que de nouvelles sorties de Paris ne se transforment un jour en de nouvelles têtes de lignes de province. Même le choix de la ligne souterraine, en limitant les expropriations, visait à réduire les risques d'une vaste opération immobilière sur Paris dont la menace sous-tendait tous les projets des grandes compagnies. Les opportunistes du gouvernement enfin, ne pouvaient admettre le système du financement, revendication issue en droite ligne du programme radical car il supposait un contrôle et une limitation des bénéfices réalisés par la compagnie concessionnaire.

Le rapport Deligny-Cernesson, s'il présente donc un projet complet et crédible, est aussi une prise de position politique contre les grandes compagnies et les milieux gouvernementaux qui leur sont acquis. Seulement le contexte politique lui est particulièrement défavorable. A la même époque le ministre des Travaux publics, Raynal, négocie les fameuses "conventions de 1883". Lorsque le projet est soumis au Conseil général des Ponts et chaussées celui-ci reprend l'argumentation qu'il avait utilisé en 1878 : "Le Conseil se base sur le principe énoncé dans la dépêche ministérielle du 16 juillet 1878 : la distinction entre le chemin de fer d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local est essentiellement une question d'espèce. La classification est l'oeuvre même du législateur" ... Mais il ajoute : "Les voies publiques de la Ville de Paris, par une exception qui justifie son caractère de métropole et son importance énorme, sont soumises au régime de la grande voirie, et ce n'est pas là pour l'Etat une attribution purement platonique puisque le Trésor contribue pour une somme de près de 4 000 000 de frs à l'entretien de ces voies. Il est donc inexact de dire que ces voies fassent partie du domaine communal et d'en déduire cette conséquence extrême que tous les travaux de voirie exécutés sur le sol et le sous-sol de ces voies n'intéressent et n'engagent que la Ville". Il conclut enfin : " ... la concession du métropolitain ne sera faite qu'après que l'administration ait entendu le Conseil général et le Conseil municipal, c'est ce qui a été fait. Mais cette circonstance n'atténue nullement le principe déjà admis sur le caractère d'intérêt général qu'on doit attribuer au métropolitain". Conformément à l'avis des Ponts et chaussées, le ministre des Travaux

publics n'avait plus qu'à refuser le projet municipal. Il n'est pourtant pas enterré par tout le monde. Les élus locaux avaient fourni la preuve de leur capacité à concevoir un mode de transport réellement urbain alors que les projets antérieurs sortaient surtout des bureaux d'études techniques sous tutelle de l'administration ou des grandes compagnies ; le projet municipal, qu'ils ont affiné au gré des circonstances politiques, démographiques ou urbaines, leur a servi de base de références et d'argumentation dans leur conflit avec les pouvoirs publics et les grandes compagnies. Face aux projets concurrents ils pouvaient enfin avancer des propositions concrètes et crédibles auxquelles vont progressivement se rallier la plupart des intérêts locaux et des forces politiques parisiennes.

La perspective de l'exposition de 1889 et le roulement des ministères pouvaient faire espérer une remise en cause de la décision qui avait frappé le projet municipal. Malgré le rejet ministériel, le Conseil municipal trouve en 1886 un concessionnaire éventuel en la personne de M. de La Hante "représentant une société en formation chapotée par des capitalistes de dimension européenne". Deligny et Vauthier élaborent même un projet municipal simplifié dont le Comptoir d'Escompte de Paris demande la concession. L'essentiel pour les élus parisiens c'est de tourner le monopole des grandes compagnies, en confiant le métropolitain à des capitaux venus d'horizons différents. Briser un monopole en encourageant la création d'une entreprise concurrente mais assez puissante aussi, afin d'éviter les risques d'absorption : ce choix dans la lignée radicale, a le mérite de tempérer le monopole sans pour autant verser dans la municipalisation qui suppose de lourdes charges financières. Mais les tentatives du Conseil municipal échouent. L'étroite imbrication des intérêts financiers aidant sans doute, le Comptoir d'Escompte de Paris ne renouvelle pas sa demande, quant aux "capitalistes" regroupés par M. de La Hante, ils déclarent en séance du Conseil le 29 mai 1886. "vouloir s'effacer devant le Crédit Foncier dont ils sont membres, si un accord est effectivement conclu entre lui et l'Etat" sur un projet de métropolitain d'intérêt général.

Ce projet est précisément en chantier depuis le début de l'année

1886. Côté gouvernemental, les acteurs sont les mêmes : Baïhaut occupe le poste de ministre des Travaux publics et Raynal, ancien ministre, fait partie de la commission parlementaire chargée d'analyser le projet. En 1885, le gouvernement aurait bien soutenu le projet Haag dont le caractère particulièrement sommaire l'apparentait singulièrement à ses homologues de l'Ordre moral. Il s'agissait de construire une ligne aérienne centrale raccordée aux gares des grandes lignes et à la petite ceinture pour faciliter les échanges entre le centre de Paris et la banlieue ; la concession aurait naturellement été accordée au Syndicat de la petite ceinture avec subvention et garantie d'intérêt. Mais le climat politique n'est plus propice à ce genre de propositions. Aussi en 1886, le ministre Baïhaut propose-t-il un nouveau projet qui, sous le couvert d'aménagements apparents en faveur des intérêts urbains, ne cède pourtant en rien aux conceptions de ses prédécesseurs. Le tracé primitif élaboré par les pouvoirs publics diffère assez peu des projets gouvernementaux traditionnels : une ligne circulaire qui joint les grandes gares parisiennes, une ligne Nord-Sud qui s'apparente nettement à la transversale du projet Haag, une ligne gare du Nord-gare Saint-Lazare passant par l'Opéra, une ligne de Batignolles à la place de la République passant par l'Opéra, la Bourse et les rues du Quatre-Septembre, Réaumur et Turbigo, une ligne place de l'Etoile-Porte Maillot, enfin une ligne carrefour Drouot-Bastille (planche 9). La seule concession réside dans le type de construction de la ligne Nord-Sud que l'ingénieur Haag voulait transformer en une ligne transversale aérienne en plein coeur de Paris au prix de nombreuses expropriations et opérations immobilières ; dans le nouveau projet, elle longe en souterrain l'axe boulevard de Strasbourg-boulevard Sébastopol sur la rive droite de la Seine. Par contre les croisées centrales Est-Ouest des Batignolles à la République et de la gare Saint-Lazare à la gare du Nord sont aériennes et la réalisation de la première demeure toujours combinée avec l'ouverture de la rue Réaumur. Enfin le tracé est surtout un circuit fermé qui ne prévoit aucune autre sortie en banlieue que les lignes des grandes compagnies. Donc le projet lèse déjà les intérêts locaux ; mais c'est dans le mode de concession, de construction et d'exploitation du métropolitain

qu'apparaissent clairement les orientations gouvernementales. Avant même sa présentation aux conseils municipal et général, le projet avait déjà fait l'objet d'une convention entre l'État d'une part, A. Christophle, gouverneur du Crédit Foncier de France et les grandes compagnies ferroviaires d'autre part. Baïhaut utilise à l'égard des collectivités locales, la tactique du fait accompli. Le 3 avril 1886 il signe avec Christophle agissant en son nom personnel, une convention qui lui accorde la concession du métropolitain parisien, "à charge pour lui de créer une société anonyme au capital de cinquante millions de francs qui lui sera substituée dans tous les droits et obligations résultant de la présente concession" (21). Suit un état détaillé des lignes à construire. La convention comporte surtout une clause contre laquelle le Conseil municipal s'était toujours dressé : la garantie d'intérêt. Dans l'article 7, "le ministre des Travaux publics, au nom de l'État, garantit à la compagnie, pendant toute la durée de la concession, sur le montant du capital de premier établissement, un intérêt de 4 % amortissement compris". Enfin, malgré les avantages appréciables ainsi accordés, l'article 10 se contente de reporter à une date ultérieure les règlements d'administration qui devaient déterminer les modalités de contrôle des dépenses, des recettes et du fonctionnement de l'entreprise. Cette convention, dans la stricte lignée des conventions de 1883 pour les chemins de fer, est une première entorse à la dépêche ministérielle de juillet 1878 par laquelle Freycinet s'était engagé à ne signer aucune concession sans l'avis préalable des collectivités locales. Mais ce n'est pas tout. Garantir 4 % d'intérêt à un capital-actions de 50 millions et à un capital-obligations de 185 millions, c'était s'engager à prélever annuellement 9 862 000 frs dans les caisses de l'État. Baïhaut se rendait bien compte que la Chambre des députés ne le suivrait pas dans de telles dépenses publiques pour un intérêt purement parisien. Le ministre des Travaux publics, opportuniste très lié aux grandes compagnies, était d'autre part totalement acquis au principe d'un métropolitain d'intérêt général. Aussi imagine-t-il un système particulièrement ingénieux connu sous le nom de "trafic d'apport des grandes compagnies". Une série de conventions autorisent les grandes compagnies ferroviaires à effectuer,

à leurs frais, le raccordement de leurs voies avec celles du métropolitain afin de permettre la pénétration des trains de banlieue et des grandes lignes sur le réseau parisien. L'intérêt général est sauvegardé. Les compagnies en échange, s'engagent à participer à la garantie d'intérêt que l'Etat est prêt à consentir à la future compagnie du métropolitain. Mais cette participation revêt un caractère assez particulier. Elle sera versée sous forme de péage : les compagnies s'engagent à réaliser sur les lignes du métropolitain, des recettes dont les 2/3, destinés à la société fondée par Christophle, fourniraient une somme annuelle égale ou supérieure à 5 millions de francs. Ce minimum annuel assuré par les compagnies allège d'autant la garantie accordée par l'Etat : sur les 9 862 500 frs, garantie annuelle globale, 4 862 500 frs seulement restent à sa charge. Apparemment les intérêts de chacune des parties semblent sauvegardés ; l'Etat obtient un allègement des charges qu'il a consenties, la compagnie du métropolitain un bénéfice minimum garanti et les grandes compagnies un droit de passage sur le réseau parisien. En fait ce sont-elles qui obtiennent les plus gros avantages.

Les raccordements des gares parisiennes au métropolitain par exemple, s'ils demeurent à la charge des grandes compagnies, sont tout de même portés au compte de premier établissement au titre de travaux complémentaires et bénéficient par conséquent de la garantie de l'Etat conformément aux conventions de 1883. Ces travaux exigent en outre d'importantes expropriations qui faciliteront inévitablement l'extension des gares, ou des opérations immobilières fructueuses. D'autre part il était bien spécifié en ce qui concerne le trafic d'apport que "lorsque les trains des compagnies transporteront des voyageurs circulant exclusivement entre les gares du métropolitain (trafic propre au métropolitain), toute la recette appartiendra au métropolitain, sous déduction du tiers alloué pour toute rétribution à la compagnie qui aura effectué le transport". En d'autres termes, le trafic de ces trains exclusivement métropolitains, n'entrera pas dans le comput du trafic garanti ; il ne sera pas considéré comme trafic d'apport ; c'est une manière de préserver la situation financière du métropolitain en interdisant aux compagnies de prélever

sur un trafic purement local les bénéfiques qui doivent alimenter la garantie minimum annuelle.

Mais les détracteurs du système du trafic d'apport, Deligny et Vauthier en particulier, démontrent qu'en considérant avec quelque attention le plan ministériel inspiré selon de nombreuses rumeurs par "un ingénieur habile de la compagnie du Nord" il est facile de constater que le tracé est combiné de telle manière que tous les trains partiront des voies principales ou auxiliaires de l'une des compagnies pour aboutir à des voies de la même, ou d'une autre compagnie syndiquée ; ainsi aucun train ne pourra "brûler" les stations des compagnies ; aucun des trains lancés sur le réseau urbain par les grandes compagnies ne sera "exclusivement métropolitain ... Le produit de tous, sans exception, entrera dans le comput de la garantie" (22). Deligny et Vauthier constatent aussi dans une lettre adressée le 14 décembre 1886 au président de la commission des chemins de fer, que la convention du trafic d'apport avec les grandes compagnies n'est pas onéreuse pour elles, bien au contraire : "c'est un privilège fructueux qu'on leur accorde ... Sur chaque transport qu'elles opèrent, elles donnent les deux tiers du produit au métropolitain, mais gardent le tiers pour elles. Au lieu de dire qu'elles apportent au chemin de fer intérieur cinq millions de frs de trafic, il serait plus exact de renverser les termes et de (constater) qu'elles acquièrent le droit de faire sur le métropolitain des transports leur rapportant 2 500 000 frs ..., et cela pour transporter des voyageurs qui, sans elles passeraient aussi commodément des grandes gares au réseau métropolitain et réciproquement" (23). Il suffirait pour les correspondances entre les deux réseaux de créer un système de stations et de quais d'échange. "Ces voyageurs qu'ils viennent des grandes lignes ou qu'ils y aillent, n'appartiennent pas plus aux compagnies ferroviaires qu'au métropolitain. Si celui-ci faisait sa traction lui-même, au lieu d'avoir les deux tiers du produit, il en aurait la totalité". Au reste, constate l'auteur d'une note sur les conditions financières de l'exploitation du métropolitain, en s'engageant à verser une somme annuelle de cinq millions de frs, les compagnies ne prenaient aucun risque : un tel bénéfice pouvait être acquis par le transport de trente deux

millions de voyageurs à 0,22 frø en moyenne ; "Personne ne peut douter un instant que ce transport ne soit dès à présent assuré aux compagnies, tant par la préséance qui leur permettra d'écramer l'ensemble de la circulation que par les correspondances qui leur seraient certainement demandées par les cinquante millions de voyageurs fréquentant les gares principales" (24). De toute façon les pertes qui résulteraient du trafic d'apport seront portées à un compte d'attente qui, au bout de vingt ans, va s'éteindre et s'amortir, aux frais de l'Etat dans le capital de premier établissement au titre des travaux complémentaires.

Les grandes compagnies tirent donc tous les avantages présents et à venir de ces conventions, sans partager les risques attachés à toute entreprise nouvelle. Avantages à venir ? : Sans aucun doute le Syndicat prendra peu à peu la haute main sur l'ensemble du réseau urbain ; "personne ne saurait admettre constatent Deligny et Vauthier, que l'exploitation d'un réseau fait pour être parcouru par des trains se succédant à quelques minutes d'intervalles puisse être livrée à deux impulsions, à deux volontés ... (Le Syndicat s'imposera) et ainsi sera complet cet investissement commercial et industriel de Paris que nous voulons éviter à tout prix". Les craintes des deux élus locaux ne sont pas gratuites. En effet par une convention additionnelle entre l'Etat et la compagnie du Nord, celle-ci propose de fournir les installations nécessaires pour la formation des trains métropolitains, le remisage, l'entretien et la réparation de son matériel roulant, machines et voitures ; tout cela naturellement moyennant un bon loyer qui soulagera les ateliers du Nord d'une partie de leurs frais généraux. Comment le métropolitain pourrait refuser de telles avances puisque le devis ministériel ne comporte absolument rien pour les ateliers, les remises et les voies de service ? Le tracé est combiné de telle sorte qu'il est impossible de trouver à bas prix un emplacement pour ces éléments indispensables à l'exploitation et qui exigent de vastes surfaces. L'auteur de la note sur les résultats financiers de l'exploitation du métropolitain, conclut qu'en lisant "ces savantes combinaisons, on ne peut s'empêcher d'admirer l'habileté insinuante des éminents représentants de la compagnie du Nord qui ont su les inspirer à un

directeur des chemins de fer et à un ministre des Travaux publics" ; il ajoute qu'"en revanche on s'effraie et on est prêt à s'indigner de la facilité avec laquelle ces défenseurs obligés de l'Etat se sont laissés jouer par de tels artifices".

L'adoption d'un tel projet, dressé selon ses détracteurs dans les bureaux même de la direction du Nord, compromettrait en effet gravement les intérêts urbains ; à travers cet enchevêtrement d'apparence compliquée s'organiserait la main mise des compagnies syndiquées (surtout la plus forte d'entre elles, la compagnie du Nord) sur le métropolitain parisien. Extra-muros toute expansion est condamnée ; Paris est bien bloqué par le Syndicat ; on ne sort plus que par lui, par ses trains, par ses lignes. A ce niveau d'élaboration, la présentation du projet aux conseils municipal et général ne devait consister aux yeux du ministre des Travaux publics qu'en une procédure de pure forme destinée à sauver les apparences de la légalité. Seulement la commission parlementaire chargée d'examiner le projet, jugeait encore trop lourde la part de l'Etat dans la garantie versée à la future compagnie du métropolitain. En mai 1886, le ministre des Travaux publics transmet aux conseils municipal et général "une proposition tendant à leur demander dans quelle mesure et sous quelle forme le Département et la Ville seraient disposés à contribuer à la création du métropolitain". (25).

Il leur donnait ainsi un atout majeur dont ils allaient se servir pour exiger des modifications dans le sens des intérêts urbains. Malgré un rapport nuancé du conseiller Lefebvre-Roncier, les élus parisiens manifestent une nette hostilité à l'égard du projet gouvernemental. Ils sont hostiles au procédé utilisé par les pouvoirs publics. Hervieux, radical anti-autonomiste, dans la séance du 21 juin 1886 constate que "l'Etat s'est véritablement emparé de l'affaire ; dès 1883 il demande au Conseil d'Etat son avis sur le caractère du métropolitain. Il déclare que le métropolitain est destiné à relier les grandes lignes ; intérêt général qui justifie la mise à l'écart de la Ville. L'affaire que nous avons à examiner est une affaire d'intérêt général où le gouvernement a la haute main. Il a procédé en dehors de nous ; il a combiné seul le projet de réseau ; à l'insu du Conseil municipal il s'est entendu avec Christophle ..."

(26). Monteil, autonomiste, reprend le même thème : "Ici dans cette assemblée, on s'est souvent montré adversaire du monopole ..., en ce moment c'est à une extension du monopole qu'on vous propose de collaborer et un monopole considérable qui viendra augmenter des monopoles plus puissants que tous les autres, celui des grandes compagnies de chemin de fer... c'est à elles que vous allez livrer Paris". Les allusions de l'autonomiste Jobbé-Duval, dans la séance du 28 juin 1886, sont plus précises : "C'est une indigne comédie que l'on nous fait jouer" ; visant plus particulièrement Lefèbvre-Roncier il continue : "je vois ici des hommes qui n'ont pas eu assez de reproches ... pour les pouvoirs publics, le jour où les chambres commettaient le crime ... de mettre les voies de transport entre les mains de cette féodalité moderne qui s'appelle : les grandes compagnies de chemin de fer ; je vois ces mêmes hommes retourner leur veste et venir défendre à cette tribune ce qui constitue la clef de voûte de cette féodalité financière. Le ministre des Travaux publics est à la discrétion des grandes compagnies. Vous êtes les seuls qui, à l'heure actuelle puissiez empêcher qu'on boucle le carcan qui va mettre la Ville de Paris et tous les chemins de fer sous la main des grandes compagnies".

De cette violente hostilité à l'égard du projet à son rejet pur et simple, il n'y avait qu'un pas que peu de conseillers étaient pourtant décidés à franchir. Aucun d'eux, pour des raisons d'ordre économique ou par souci électoraliste, n'était disposé à prendre une telle responsabilité. Le rapporteur de la commission municipale chargée d'examiner le projet prévient en ces termes ses collègues du Conseil : "Soyez convaincu qu'on ne verra qu'une seule chose dans tous nos débats : c'est que l'Etat avait voulu faire un métropolitain à Paris et que le Conseil municipal l'a repoussé ; mais on ne s'occupera guère de savoir si cet échec vient de ce qu'on aura repoussé tel amendement ou accepté tel autre dont l'effet indirect aura été de mettre à bas l'opération" ; il ajoute pour conclure son rapport que "devant la crise économique actuelle il ne faut pas qu'on puisse reprocher aux mandataires de la Ville de Paris, d'avoir refusé de donner le signal de cette reprise des affaires et des travaux si souvent annoncée". D'ailleurs les débats du Conseil sont épiés

et largement diffusés. Le possibiliste Joffrin dans la séance du 28 juin 1886 s'indigne des méthodes d'une certaine presse : "ce qui se passe en ce moment dans la presse est un véritable scandale. On disait autrefois qu'il y avait des journaux éclairés au gaz ; on peut dire maintenant qu'ils vont en métro. Les membres de cette assemblée qui ne veulent pas accepter argent comptant le projet du ministère et des grandes compagnies passent dans la presse pour des mauvais conseillers, pour des conseillers refusant des travaux aux ouvriers".

Une presse hostile, un électorat peu éclairé et très sensibilisé par la crise économique, l'exposition universelle toute proche, tout concourt à engager le Conseil municipal sur la voie de la négociation. Aussi les élus parisiens adoptent-ils sur proposition de la commission municipale, le principe de la participation de la Ville à la garantie d'intérêt allouée à la future compagnie du métropolitain. Le versement annuel, d'un maximum de 2 540 000 frs réduisait de moitié la participation de l'Etat. Seulement cette concession, cette preuve de bonne volonté est assortie d'un certain nombre de conditions dans le sens des intérêts urbains. En fins politiciens, les radicaux du Conseil renvoient la balle dans le camp gouvernemental. Ils exigent tout d'abord un tracé plus excentrique. Reygeal, autonomiste, regrette que dans le projet initial, "les quartiers populeux, les quartiers des usines, les quartiers pour lesquels nous réclamons longtemps des moyens de transports rapides et à bon marché aient été sacrifiés". Ils obtiennent le report de la ligne circulaire à la place d'Italie et au boulevard de Grenelle alors qu'elle traversait le 5ème arrondissement dans le projet initial, et deux lignes, à titre de "réseau éventuel" de la République au Père-Lachaise et du Luxembourg à la place Valhubert. Certains membres du Conseil avaient réclamé la suppression de la ligne gare Saint-Lazare-gare du Nord qui présentait un intérêt local très discutable : ils obtiennent qu'elle soit souterraine et non plus aérienne.

Les gains du Conseil sont donc minimes car, constate M. Martin, le seul élu "impérialiste" de l'assemblée parisienne, "le ministre des Travaux publics jouait sur le fait qu'une quelconque modification dans le tracé ou l'exécution du premier réseau pouvait faire tomber les traités passés avec les grandes compagnies et donc la garantie de

cinq millions de francs annuels". (27). Conformément au programme radical, les élus parisiens voulaient surtout imposer leur contrôle sur la gestion d'un service public comme le métropolitain : "Nous mettons le métropolitain entre les mains des grandes compagnies, ne l'oublions pas, déclare l'un d'eux dans la séance du 2 juillet 1886 ; rendez-vous compte de ce qui se passe sur la grande-ceinture et rappelez-vous les paroles par lesquelles on a essayé de justifier la ligne aérienne gare Saint-Lazare-gare du Nord, afin que les compagnies puissent y lancer leurs trains de grande banlieue et de province. Sur la grande ceinture les trains se succèdent à des intervalles toujours plus larges ; on supprime les trains de voyageurs au profit du trafic particulier des compagnies".

Le projet gouvernemental prévoit pour tout contrôle la nomination par l'Etat d'un gouverneur et d'un sous gouverneur assistés au conseil d'administration qu'ils président, de deux délégués ministériels et deux délégués municipaux. Sur douze membres du conseil d'administration, quatre seulement représentent l'intérêt public. "Aucun moyen de pression n'est possible, constate le conseiller Longuet, d'autant plus qu'il ne faut pas compter sur les deux représentants du gouvernement " ; ni d'ailleurs sur le gouverneur : "je ne conteste pas que Christophe ne soit pénétré de l'intérêt général mais il est le représentant d'une société financière". (28). Ainsi l'intérêt public n'est même pas assuré auprès des grandes compagnies qui pourtant bénéficient de la garantie publique. Le 2 juillet 1886, sur proposition du républicain radical anti-autonomiste Levraud, le Conseil municipal adopte la proposition suivante : "Le conseil d'administration du métropolitain comprendra trois membres nommés par le Conseil municipal pris dans son sein et trois membres nommés par les employés de tous ordres du métropolitain, dont les appointements ne dépasseraient pas 4 000 frs". Les élus parisiens escomptaient ainsi une meilleure représentativité des intérêts urbains au sein du conseil d'administration. Sans doute faisaient-ils preuve ainsi d'un excès d'optimisme car ils revendiquaient par ailleurs pour les employés et les ouvriers du métropolitain, un statut privilégié qui risquait fort de les attacher au succès financier de l'entreprise.

Au terme d'une longue discussion sur la journée de travail, le conseil vote un amendement spécifiant que la durée de travail conformément à la loi, ne devait pas excéder dix heures par jour et six jours par semaine. Sur proposition de Joffrin le conseil demande de même que "les ouvriers et employés commissionnés ne puissent être révoqués qu'en raison de motifs légitimes et jugés tels par un jury formé de leurs pairs" ; "ils auront la gérance de leur caisse de retraite, de secours et d'assurance sur la vie ; enfin le conseil adopte le principe de la participation des travailleurs aux bénéfices de la compagnie. Dans l'esprit des radicaux et surtout des quelques possibilistes du Conseil ces mesures sociales devaient faire tache d'huile dans tous les secteurs privés afin d'assurer une meilleure justice sociale pour les uns, ou glisser sans révolution mais par un phénomène de contagion vers une société socialiste pour les autres. La droite proteste. G. Berry, monarchiste déclare que l'on vient ainsi "d'enterrer le métropolitain" ; Desprès, républicain soupçonne une basse opération politique : "c'est pour satisfaire le Cri du peuple, ces votes là !".

Pour les membres du Conseil, la construction du métropolitain c'est aussi la reprise des affaires et la réduction du chômage local. Cette fois les votes sont quasi-unanimes : par 53 voix contre 3, le Conseil adopte, le 2 juillet 1886, l'amendement du possibiliste Joffrin proposant "la limitation à 1/10e de l'emploi des ouvriers étrangers". Dans le même esprit et toujours sur proposition de Joffrin il demande que l'outillage soit exclusivement fourni par l'industrie nationale. Cet amalgame entre des mesures sociales et nationalistes revendiquées pour le métropolitain par la majorité radicale du conseil est très caractéristique du climat politique qui régnait en 1886. Boulangisme, radicalisme et socialisme non-marxiste se regroupaient alors sur une plate-forme commune associant des revendications sociales et nationales : caisses de retraite, participation du travail au fruit du capital, coopération, main d'œuvre nationale face à la concurrence étrangère. Le projet du métropolitain, remodelé par le Conseil muni-

cipal devenait ainsi le symbole local de cette alliance apparemment contre nature.

Ainsi amendé il n'avait cependant aucune chance d'être accepté par les grandes compagnies, le très conservateur Conseil d'État et les opportunistes du gouvernement contre lesquels l'alliance avait été scellée. Le ministre renvoie le projet au Conseil municipal en lui demandant de supprimer tous les amendements relatifs aux conditions de travail et à la protection sociale des ouvriers et employés du métropolitain, que les élus locaux considéraient comme la "condition sine qua non" de leur participation à la garantie d'intérêt accordée à l'entreprise. Au Conseil municipal, les avis sont partagés. Lejon-Alemand, autonomiste, se veut réaliste : "vous avez beau protester, il est certain qu'il ne sera pas facile de faire passer le projet de métropolitain devant les Chambres : ne donnez pas à ceux qui voudraient le voir échouer, l'occasion de dire que cet échec est le fait du Conseil municipal. (29). Les autonomistes proches des socialistes comme Vaillant pensent autrement : "Le gouvernement garantit aux spéculateurs l'intérêt de leur argent et vous demande d'en faire autant ; mais quant à garantir les travailleurs et le travail, il s'en garde bien ... nous vous demandons, après avoir voté des millions de garantie aux capitalistes, de ne pas sacrifier les faibles garanties données par nous aux travailleurs et de maintenir votre première délibération". C'est finalement une solution moyenne qui prévaut. Le 6 août 1886, le Conseil municipal déclare maintenir les articles susvisés mais "sans en faire une condition sine qua non du concours de la Ville dans l'entreprise du métropolitain". Mesure lourde de signification : la majorité radicale rejetait ainsi la responsabilité d'un éventuel échec du métropolitain qu'elle estimait indispensable, malgré les défauts du projet, à la population parisienne, à la reprise des affaires et à la réduction du chômage local. En refusant de céder en tout point à l'avis ou au chantage du ministre des Travaux publics, elle réaffirmait la revendication du Conseil municipal à l'indépendance. Enfin, en maintenant les articles sociaux sans en faire une "condition sine qua non", elle ne se déjugait pas face à son électorat parisien.

L'accord entre le gouvernement, les grandes compagnies et le Conseil

municipal avait été laborieux ; il s'était établi une sorte de consensus qui poussait chacune des parties en présence à accepter le projet, même au prix de certaines concessions. Les impératifs différaient dans chaque camp. Le gouvernement, pour des raisons de prestige, tenait à la création d'un métropolitain à l'occasion de l'exposition universelle de 1889. Les grandes compagnies, dans la foulée des conventions de 1883, n'ont pas hésité à saisir moyennant quelques concessions à l'intérêt local, une occasion qui leur permettrait ultérieurement d'occuper une position dominante dans la desserte de la région parisienne. Le Conseil municipal ne s'est par contre jamais départi de sa réserve ; de nombreux élus locaux comme le conseiller autonomiste Monteil, ont sans doute adopté le projet "en espérant que les Chambres ne voteraient pas ce métropolitain contraire à nos intérêts". Mais pouvait-il repousser un projet qui réduisait le chômage local, améliorait le service des transports en commun et créait une entreprise rivale face à la C.G.O. ?

Le vœu du conseiller municipal Monteil est exaucé par la Chambre des députés dans sa séance du 23 juillet 1887 ; par 37 voix de majorité seulement, le projet est repoussé. La décision de la Chambre soulève dans Paris une vague d'indignation à laquelle la presse locale fait largement écho. Le National du 24 juillet 1887 voit un vote politique : "c'est à coup sûr un des votes les plus malheureux et les plus funestes de cette Chambre ; la majorité contraire au métropolitain a été formée d'abord de toute la droite à peu d'exception près ... c'est à dire de tous les ennemis de la République, de tous ceux qui n'ont qu'un but, la discréditer par tous les moyens possibles". Mais la cause la plus souvent invoquée dans les quotidiens est la méfiance de la province à l'égard de Paris. Le National du 24 juillet poursuit : "les autres, les républicains qui par leur appoint à la droite ont fait la majorité, sont les esprits étroits, exclusifs, provinciaux dont l'égoïsme féroce ne voit la France que dans les limites de leur département". Le Petit Caporal du 25 juillet 1887 reprend le même thème : "Plus de métropolitain ... le bon égoïsme provincial a tout primé". Le Petit Var du 27 juillet 1887 (Toulon) constate aussi que "la plupart des députés ont voté contre, par haine bête, jalouse, invétérée dont ils honorent Paris. Beaucoup ont voté par

rancune : tant que l'on n'aura pas repris dans mon département les études de mon chemin de fer d'intérêt local, je ne voterai pas votre métropolitain". Le Matin du 24 juillet 1887 ne croit pas uniquement à la jalousie provinciale : "Certains députés ont pu obéir à pareil mobile ... mais un plus grand nombre encore a cédé à d'autres considérations : on a repoussé le métropolitain parce que c'était une affaire et sans vouloir se demander si c'était une bonne ou une mauvaise affaire. Quand on a dit ce mot là dans les couloirs de la Chambre, on a tout dit ; pour de nombreux journaux, dont les intransigeants, il n'y a pas d'affaires sans tripotages". Le rédacteur de cet article rapporte qu'"un brave et charmant député, une des meilleures pâtes d'homme que la politique ait jamais pétries, à l'annonce qu'il s'agissait de discuter le métropolitain s'exclama : Attention ! tous les journaux soutiennent cette affaire là, je me méfie. Lorsque l'orateur en vint aux bénéfiques et à la garantie d'intérêt il déclara ne vouloir plus rien savoir et sortit de la salle avant la fin de la séance". Même le Constitutionnel du 29 juillet 1887 constate que le "ministre doit bien savoir que la Chambre est depuis longtemps peu disposée à accorder des garanties d'intérêt aux voies ferrées ...". Le métropolitain parisien est donc la victime de la province et du climat de défiance qui régnait alors dans le monde de la politique et de la presse. Au même moment le général Boulanger dénonçait la bourgeoisie opportuniste, ses tripotages financiers et le régime parlementaire dont il réclamait une révision. L'Estafette du 15 août 1887 conclut à juste titre : "le vote a montré que la question était plus politique que technique ... Il condamne les besogneux à se servir des affreuses pataches dites omnibus ; il y a aussi les tramways qui circulent moins vite que ne marche un homme obèse ... Certes tel qu'il était conçu, le plan qui a échoué ne nous laissa pas de regrets amers ; il offrait peu de ressources aux populations laborieuses en s'éloignant des quartiers excentriques ... mais il pouvait à bref délai être complété". Que reste-t-il dans Paris ? : "La C.G.O. qui, on le sait, n'est pas l'amie du progrès ... La réalisation du projet présenté à la Chambre aurait créé une concurrence terrible à la compagnie qui a le monopole de la lenteur".

"Étonnement, émotion, protestation", ces mots reviennent dans tous les organes de la presse locale. Un vaste mouvement populaire de protestation se développe en faveur du métropolitain. La Nation "avec la collaboration de nombreux confrères" (numéro du 7 août 1887) fait circuler des listes d'adhésions dans le public.

L'Événement du 29 juillet 1887 signale l'organisation de meetings de protestation contre le vote de la Chambre. A l'échelon du quartier, la propagande est orchestrée par les comités électoraux républicains et surtout radicaux. En août et septembre 1887 une "pétition pour le métropolitain" est adressée à "Messieurs les Députés" ; elle est suffisamment impartiale pour grouper les partisans des projets les plus divers : "Tandis que Londres, New-York, Berlin ont leur métropolitain, Paris avec ses gares éloignées en est réduit, pour tous moyens de transports intérieurs, à l'insuffisant monopole de la C.G.O. Que le métropolitain soit souterrain ou aérien, qu'il soit construit et exploité par l'Etat, par la Ville ou par un syndicat de compagnies, c'est aux pouvoirs publics qu'il appartient de résoudre la question. Le principal c'est que Paris soit doté d'un organe indispensable à son développement et à sa prospérité ..!"(30). La majorité des Chambres syndicales participent aussi au tolé général. Pourtant ce mouvement unanime d'adhésions ou de protestations ne gêne nullement les querelles partisans. Les comités républicains-radicaux-socialistes organisent des "soirées d'études municipales" qui vantent les mérites d'un métropolitain urbain d'intérêt local. Les grandes compagnies de leur côté suscitent une campagne en faveur d'un projet aérien d'intérêt général : une pétition adressée aux pouvoirs publics est ainsi conçue : "l'établissement dans Paris d'un réseau de chemins de fer souterrains est une aventure qui n'inspire que des craintes et une répugnance bien naturelles à l'immense majorité des habitants de Paris ... Nous comprenons en outre qu'on ne peut multiplier les lignes ferrées dans Paris et qu'il doit suffire au point de vue de la circulation locale, de relier efficacement les grandes lignes par le centre et de donner à la ceinture les diamètres qui lui manquent. L'intérêt urbain se trouve en cela parfaitement d'accord avec l'intérêt général et éventuellement l'intérêt stratégique, qui exigent

le raccordement rail à rail des grandes lignes dans des conditions de tracé et de profil incompatibles avec la solution souterraine" (31).

De cette effervescence entretenue autour du métropolitain parisien, deux projets parmi bien d'autres ont retenu l'attention de l'opinion et des pouvoirs publics. Le premier présente une importance plutôt rétroactive (mais qui n'a pas échappé aux élus parisiens dès sa présentation) dans la mesure où il devait inspirer le projet municipal qui sera finalement adopté en 1898 ; il s'agit du "tramway tubulaire de Paris" proposé au Conseil de Paris en septembre 1887, par l'ingénieur Berlier (32). Ce n'est pas tellement le tracé mais les moyens techniques et le type de métropolitain proposé qui présente une innovation réelle (planche 8). Berlier demande simplement la concession d'une transversale Est-Ouest dont la réalisation immédiate ne risquait pas d'entraver la création ultérieure d'un chemin de fer métropolitain au tracé plus complet. Le Conseil municipal apprécie surtout les propositions techniques du système Berlier. La transversale Est-Ouest est souterraine car estime son auteur "il est inadmissible d'installer dans la rue de Rivoli ou sur les grands boulevards, une voie aérienne qui serait odieuse au point de vue esthétique". Le tunnel de construction exclusivement métallique sera rigoureusement étanche, large, aéré et éclairé sur tout son parcours". De plus "on peut exécuter le travail absolument en sous-œuvre à moins d'un mètre au dessous de la surface du sol, sans interrompre la circulation, sans ouvrir la voie publique". La traction et l'éclairage sont assurés par l'énergie électrique fournie par des usines situées le long du parcours. Un système d'aération (alors très problématique) est prévu par des "colonnes-affiches" installées le long du tracé. Berlier abandonne aussi la voie à écartement normal pour la voie étroite qui excluait du même coup toute éventuelle pénétration des trains des grandes lignes sur le réseau urbain. Enfin il réserve exclusivement son tramway tubulaire souterrain au transport des voyageurs. Suivent les motivations qui préoccupent précisément le Conseil municipal : "il faut créer un moyen de transport susceptible de subvenir aux besoins sans cesse croissants de l'activité

métropolitaine ... tout en évitant les énormes frais de premier établissement que comporterait aujourd'hui la création d'un chemin de fer en raison des plus-values considérables prises par les terrains et de l'indemnité à payer aux expropriés. Cette solution consiste dans l'établissement de lignes de tramways souterraines à marche rapide et à départs fréquents, suivant constamment le tracé des voies publiques (donc le domaine communal), évitant ainsi indemnités et expropriations. Le chemin de fer avec son lourd matériel et ses dépenses énormes a fait son temps ... La légèreté du matériel des railways et la facilité de manoeuvre des organes moteurs, permettent les démarrages et arrêts presque instantanés" donc un système de transport particulièrement adapté aux besoins urbains. Enfin, pour mieux convaincre le Conseil municipal, Berlier l'invite à observer une expérience analogue qui venait d'être tentée avec succès à Londres entre la City et Southwark.

Le projet reçoit tout de suite un accueil très favorable : les élus parisiens tenaient enfin les moyens techniques d'un métropolitain indépendant des grands réseaux, parfaitement adapté aux besoins urbains et n'exigeant, par la légèreté de son matériel et la constitution des parois des tunnels en tubes métalliques, ni subvention ni garantie d'intérêt au titre des charges de premier établissement. Seulement la construction d'une telle ligne souterraine, malgré les qualités techniques que lui reconnaissait le Conseil municipal, devait être intégrée à un projet global pour Paris. Le principe du système Berlier est accepté par le Conseil municipal mais sa réalisation est conditionnée par le vote du futur métropolitain. A la même époque précisément, les élus locaux et leurs partisans se mobilisent contre une nouvelle offensive des grandes compagnies ferroviaires.

En 1890, les Etablissements Eiffel et la Compagnie du Nord élaborent deux projets complémentaires de chemin de fer métropolitain. L'innovation, par rapport au projet présenté à la Chambre en 1887, réside dans le fait qu'aucune subvention ni garantie d'intérêt n'est demandée, primitivement du moins, à l'Etat ou à la Ville. Les auteurs du projet ont tiré la leçon du vote de 1887 : pour que leurs propositions aient une chance d'être acceptées par les députés, il ne

fallait plus réclamer la participation financière de l'Etat. Autrement, rien n'est changé dans les motivations qui animent les grandes compagnies. Le projet Eiffel marque même un certain retrait par rapport au précédent car l'absence de subvention était comblée par des restrictions dans le tracé. L'objectif essentiel consiste toujours à relier les gares des grandes lignes par une ligne circulaire fermée, mais cette fois-ci le circuit est particulièrement réduit puisqu'il se contente de longer les grands boulevards, les boulevards Voltaire et Richard Lenoir, la rue de Lyon où il est raccordé aux gares de Vincennes et de Lyon ; il traverse ensuite la Seine pour simplement "toucher" la gare d'Orléans puis repasse sur la rive droite pour longer les quais, la rue de Rivoli et le jardin des Tuileries jusqu'à la Madeleine ; la gare Saint-Lazare est enfin raccordée par un embranchement partant de la station Madeleine.

Dans sa forme primitive, ce projet est un véritable défi adressé aux partisans d'un métropolitain d'intérêt local. La circulaire traverse, par exemple, deux fois la Seine dans le but unique de desservir la gare d'Orléans alors qu'aucun prolongement n'est prévu pour les quartiers de la rive gauche ; elle longe la Seine sur la rive droite alors qu'un service de bateaux-omnibus assure à l'époque largement les relations Est-Ouest : mais c'est le moyen le plus court et le plus économique pour joindre la gare de Lyon à la gare Saint-Lazare. Avant même sa présentation au Conseil municipal, les Établissements Eiffel doivent combler les lacunes les plus criantes du projet : modification du reste dérisoire, puisqu'un seul embranchement est ajouté à la circulaire pour la desserte de la rive gauche ; encore cette portion de ligne de la gare d'Orléans au square Cluny seulement, délaisse-t-elle totalement les quartiers périphériques (planche 10).

L'axe principal de ce réseau n'est pourtant pas la ligne circulaire Eiffel, mais la ligne de pénétration Nord-Sud que propose la compagnie du Nord dans son projet de réseau complémentaire. Les mêmes auteurs reviennent avec des méthodes similaires. En 1887, derrière Christophle et sa compagnie du métropolitain se profilaient les administrateurs du Nord ; en 1891 leur participation dans l'élaboration du projet Eiffel n'est aussi un secret pour personne. Lente-

ment (depuis le Second Empire) la Compagnie du Nord déployait toute une série d'installations et de lignes aux portes de Paris : rachat de la ligne des Docks en 1869, édification de la gare de la Plaine-Saint-Denis, construction de la ligne des Docks à Pantin vers 1876, toute cette infrastructure était réservée au trafic-marchandises national et international. Dès les années 1885 cependant, le Nord se tourne vers le trafic local que la croissance industrielle et urbaine de la proche-banlieue et particulièrement de Saint-Denis, Aubervilliers et Pantin rendait désormais rentable. Les industriels locaux raccordent leur entreprise aux entrepôts de la compagnie, tandis que la population et surtout les ouvriers bénéficient d'installations exclusivement réservées au trafic local des voyageurs : les trains-tramways ouverts pour l'exposition de 1889, entre Paris-Nord et les gares de Saint-Ouen, Saint-Denis et Pantin. Pour que le système fut complet, il ne manquait plus que cet axe de pénétration dans Paris-Centre inclus dans le projet de métropolitain de 1890. Deux lignes partant de la gare du Nord devront relier la circulaire Eiffel aux Halles et à l'Opéra ; ces prolongements seront raccordés à la petite ceinture au boulevard Ornano et à la Chapelle-ceinture. Les administrateurs du Nord, pour imposer leur projet, manient la séduction à la politique du fait accompli. Ils ont créé un réseau de relations Banlieue Nord-Paris, auquel il sera difficile de refuser une prolongation dans Paris ; lors de la présentation du projet au Conseil municipal le 28 octobre 1890, Sartiaux, ingénieur en chef de la compagnie du Nord s'explique en ces termes" ... depuis l'établissement des trains-tramways de Saint-Denis et de Saint-Ouen, le service de voyageurs dans cette direction a augmenté dans des proportions énormes ... La compagnie, pensant qu'il y avait quelque chose de mieux à faire, songea à prolonger ses lignes à l'intérieur de Paris ... Les trains-tramways qui amènent aujourd'hui à la gare du Nord, les habitants et ouvriers de Saint-Denis, de Saint-Ouen, de Pantin et d'Aubervilliers ... les conduiront dans le coeur de Paris". Pour justifier l'intégration (peu appréciée par les élus parisiens) de la petite ceinture au métropolitain, Sartiaux invoque "l'intéressante population ouvrière qui chaque matin descend des faubourgs pour se rendre à son travail dans le centre de la ville" ; elle

pourra désormais "prendre le train à l'une quelconque des stations de la ceinture ... et la compagnie se propose d'ailleurs de prolonger à cet effet dans Paris, les trains-ouvriers à prix réduits qu'elle a déjà installés entre Paris et Saint-Denis et entre Paris et Saint-Ouen ...", argumentation particulièrement bien choisie dans un conseil à majorité radicale-socialiste. D'un gabarit réduit et conçus dans un matériel léger, les trains-tramways ressemblaient d'ailleurs beaucoup au tramway-tubulaire Berlier qui avait reçu un accueil si favorable au Conseil municipal. Conscients du caractère trop rudimentaire du projet Nord-Eiffel, ses auteurs l'ont présenté comme l'amorce d'un réseau plus vaste qui répondait plus étroitement aux besoins de la circulation urbaine; dès sa présentation au Conseil municipal ils proposent comme réseau complémentaire une ligne qui part du square Cluny, longe le boulevard Saint-Germain passe la Seine au niveau de Pont de l'Alma et emprunte les boulevards extérieurs pour aboutir à la gare Saint-Lazare. La construction de ce second réseau sera financé par une partie des bénéfices tirés du premier réseau. Le principe d'un second réseau, comme son financement par le "système du déversoir", sont autant de concessions aux conceptions du Conseil municipal. Dès sa présentation pourtant, le projet Nord-Eiffel se heurte à une très nette hostilité au Conseil et dans l'opinion publique parisienne.

Derrière d'apparentes modifications dans le sens des intérêts urbains, le principe et les acteurs qui ont présidé à l'élaboration du projet sont les mêmes qu'en 1887. Bien sûr ni la garantie d'intérêt ni la subvention ne sont revendiquées, mais l'Etat et la Ville de Paris perdent du même coup le droit de contrôler l'exploitation du métropolitain. Dans quel sens sera-t-elle orientée : vers les intérêts urbains en multipliant le trafic voyageurs-banlieue par trains-tramways ou vers les intérêts privés des compagnies ferroviaires en déviant le service local des usagers au profit d'un trafic marchandises-voyageurs de grandes lignes ? Car toutes les formes de trafic sont prévues sur ce réseau urbain mais sans aucune précision sur la fréquence de chacune d'elles. Surtout la même exclusive apparaît au profit de la compagnie du Nord : non seulement elle assure seule le raccordement avec la petite ceinture mais elle fournit

aussi tout le matériel de traction sur le réseau Eiffel. Le métropolitain risquait de devenir un simple système de rabattage du trafic local sur la petite ceinture que le Nord dominait de fait, ou sur ses lignes de banlieue. Quant au système du déversoir pour la construction du second réseau, il contient des clauses suffisamment restrictives pour rendre son application très improbable : "lorsque le capital-actions recevra plus de 8 % d'intérêt, l'augmentation sera effectuée pour les deux tiers au développement du réseau" ; or, constate une pétition formulée par une ligue pour la défense des intérêts urbains, "il n'y a pas d'exemple qu'une ligne de chemin de fer ait rapporté un si gros intérêt" (33). Les Etablissements Eiffel réclament en outre une garantie d'intérêt pour l'exploitation du second réseau alors qu'aucune participation financière n'était réclamée pour le premier réseau : c'est une manière d'avouer implicitement la spécificité du réseau primitif (lignes d'intérêt général) et le peu d'intérêt que manifestent les compagnies pour le réseau complémentaire (lignes d'intérêt local).

Une campagne contre le projet se développe dans Paris : création d'une ligue pour la défense des intérêts parisiens, analyse du projet dans la presse anti-gouvernementale, protestation des comités républicains, radicaux et socialistes de quartiers. Le comité républicain du quartier de la Porte Saint-Martin "proteste contre le but mal déguisé, trop apparent de ce projet purement financier qui ne peut donner aucune satisfaction aux intérêts généraux de la Ville de Paris ; proteste contre le nouveau monopole qu'on veut créer en faveur des grandes compagnies de chemin de fer ; prie leur conseiller municipal (Thuillier) de s'opposer par tous les moyens en sa possession à la prise en considération de ce prétendu métropolitain"(24). Une telle prise de position de la part d'un groupe de républicains modérés est l'un des signes du glissement qu'amorcent à l'époque les forces centristes locales vers la politique urbaine préconisée par la majorité municipale ; évolution importante, car le gouvernement et les grandes compagnies peuvent dès lors difficilement mettre les prises de position du Conseil municipal à majorité radicale et socialiste, sur le compte d'une opposition politique systématique donc purement négative. Ce sont bien les intérêts locaux et urbains qui se coalisent

contre les projets des grandes compagnies. L'affiche dressée par le Conseil municipal et placardée dans Paris pour annoncer l'enquête d'utilité publique concernant le projet Nord-Eiffel, est à cet égard significative (35). Au mépris de tout règlement, le plan du projet est associé au plan municipal adopté par le Conseil en 1883, "pour comparaison" ; suit un commentaire d'une partialité étonnante pour un simple document d'information municipale annonçant une enquête d'utilité publique : "dans le tracé proposé par le Conseil municipal, la propriété, le commerce et l'industrie de Paris tout entier sont favorisés au même degré (en un mot tous les intérêts locaux sont ménagés et donc susceptibles de se rallier au projet municipal) ; il en est tout autrement dans le projet ministériel qui ne dessert que les quatre arrondissements les plus riches de la Ville, ce qui constituerait une injustice que Paris tout entier ne laissera pas passer sans protestations". L'affiche invite enfin les électeurs parisiens à signer une protestation qu'ils trouveront dans tous les comités électoraux". Conçue dans des termes très généraux, la pétition obtint une large adhésion de l'opinion publique. Combattue par l'opinion publique parisienne, les Etablissements Eiffel ne pouvaient pas non plus justifier un capital de premier établissement suffisant pour financer les travaux complémentaires qu'avaient exigé le Conseil municipal de Paris. L'inculpation de l'entrepreneur Eiffel dans l'affaire de Panama finit d'enterrer un projet au travers duquel tout le monde soupçonnait une sombre spéculation financière.

Vingt années ont passé depuis le décret déclarant l'utilité publique d'un métropolitain, et les positions de chaque camp n'ont toujours pas évolué. En 1891, le Conseil municipal revendique pour le métropolitain la reconnaissance de l'intérêt local, vote un projet semblable à celui de 1883 et concède à Berlier la construction et l'exploitation de son tramway tubulaire à gabarit réduit (22 juillet 1892). En 1894 Barthou, ministre des Travaux publics, présente un autre projet qui, malgré des propositions plus élaborées en matière de tracé ou de mode de financement, contient toujours des propositions inacceptables pour les partisans d'un métropolitain urbain. A certains égards le projet Barthou est même, selon le conseiller

socialiste Berthelot, "l'un des pires" (36) qui ait jamais été proposé au Conseil municipal de Paris. La lettre qu'adresse le ministre au préfet de la Seine le 10 octobre 1894 exprime clairement les intentions de son auteur : "le projet que je vous communique aujourd'hui ... constitue un système de prolongements destiné non seulement à desservir de nouveaux courants de circulation urbaine, mais aussi à mettre en valeur les lignes d'intérêt général existantes dans Paris" ; il ajoute plus loin : "le gouvernement a résolu de subordonner toute prise de considération des projets métropolitains à la conclusion d'arrangements tels que leur établissement ait pour conséquence forcée la mise en pleine-valeur des lignes qui font actuellement un service de voyageurs intra-muros" (37).

Barthou propose ainsi comme métropolitain urbain un simple système de rabattage sur l'infrastructure ferroviaire existante pour des motifs étroitement financiers et privés : "la création d'un réseau métropolitain en connexion avec les lignes des compagnies de chemins de fer exercera vraisemblablement une influence favorable sur le développement des recettes de ces compagnies". Le tracé qui découle de tels principes consiste naturellement à créer une "solidarité absolue" entre la ceinture et le métropolitain en les associant par deux grandes transversales est-ouest et nord-sud. Bien sûr l'utilisation des lignes existantes implique la participation effective des grandes compagnies à l'exploitation du métropolitain. Mais Barthou ne limite pas leur champ d'action à la simple gestion de la petite ceinture, il leur concède aussi "les extrémités des deux transversales en les doublant au besoin" entre les principales gares (Nord, Orléans, Lyon, Est) et la ligne périphérique. Un syndicat du métropolitain se chargera des parties centrales des deux lignes nord-sud et est-ouest. Ainsi le périmètre d'exploitation du Syndicat indépendant sera-t-il limité au Paris enserré par les anciens boulevards extérieurs ; pour la desserte des quartiers périphériques il devra emprunter les radiales et la petite ceinture des compagnies syndiquées. Le conseiller Berthelot a calculé que sur un service nécessitant un parcours total de 5 400 000 trains kilométriques, le quart seulement s'effectuera sur des lignes métropolitaines : tout le reste sera accaparé par les lignes des compagnies syndiquées qui percevront

autant de redevances versées à titre de péage (38). C'est évidemment un moyen judicieux pour éponger leur déficit, ou, ce qui revient au même, pour le transférer au compte du métropolitain. Au lieu de lancer des trains déficitaires sur la petite ceinture pour leur propre compte, les grandes compagnies peuvent dès lors leur substituer des trains métropolitains pour lesquels elles toucheront un péage tout en se débarrassant d'une partie des frais d'exploitation qui absorbaient les bénéfices réalisés sur chaque parcours. Ajoutons que les compagnies ferroviaires toucheront le surplus de bénéfice que leur procurera l'accès des voyageurs et marchandises au centre de Paris par leur ligne de pénétration : il s'agit bien là d'un métropolitain fait sur mesure. D'ailleurs Barthou accorde la garantie d'intérêt et demande à la Ville de Paris l'abandon des droits d'octroi sur les matériaux de construction (6 millions de fr) ainsi que sur les matériaux destinés à l'exploitation des chemins de fer extra-muros et du métropolitain (12 millions de fr par an). Berthelot évalue à 44 millions de fr la subvention indirecte mais effective totale que devrait verser la Ville de Paris. Ce n'est pas tout : la Ville s'engagerait aussi à abandonner gratuitement au syndicat tous les terrains dépendant de son domaine public ou privé dont l'occupation serait nécessaire à l'établissement des lignes, doublements et raccordements. En échange bien sûr, le ministre inclut toute une série de mesures visant à assurer l'extension du réseau rubain et son financement par le syndicat du métropolitain ; mais les garanties sont vagues : la construction du réseau complémentaire est subordonnée aux recettes du premier, alors qu'une bonne partie des bénéfices, doit, selon toute logique, être détournée dans les caisses déficitaires du syndicat de la petite ceinture. Pour contraindre les compagnies, les pouvoirs publics se réservent bien sûr un droit de rachat de l'ensemble du réseau afin de le rétrocéder à la Ville de Paris, à charge pour elle d'assurer son achèvement et son exploitation. Mais remarque le conseiller Berthelot, "Paris n'a pas son autonomie" ..., il serait étonnant que "notre aimable tuteur nous autorisât à prendre des mesures désagréables aux grandes compagnies". Celles-ci ont, par exemple, un intérêt direct à empêcher la construction de la ligne des boulevards extérieurs qui réduirait inévitable-

ment le trafic de la petite ceinture.

Une nouvelle fois aucune suite n'est donnée au projet gouvernemental. Alors que Londres (depuis plus de vingt ans), Berlin et New-York ont leur métropolitain, Paris, ville de prestige, désespère à cinq ans de la grande exposition universelle qui devait clore un 19ème siècle technique, scientifique et industriel. Rien ne justifiait un tel retard si ce n'est les mobiles politiques et financiers qui animaient les gouvernements et les pouvoirs locaux. Côté gouvernemental, durant cette période ponctuée par de nombreuses crises ministérielles et affaires frauduleuses, la défense du principe de la centralisation s'est parfois confondue avec des opérations purement politiques et n'a de toute façon jamais acquis la continuité suffisante pour fléchir l'opposition du Conseil municipal. Chaque ministre des Travaux publics préparait "son métropolitain". Côté municipal, un certain souci électoraliste n'était pas étranger à l'attitude intransigeante de la majorité radicale. Celle-ci avait bien voté le projet de 1887, malgré des concessions assez sommaires à l'intérêt local ; mais la poussée socialiste l'obligea très vite à reprendre une ligne politique dure, pour ne pas être débordée sur sa gauche. L'essentiel n'est cependant pas là. Ces motifs superficiels ne suffisent pas à expliquer vingt ans d'atermoiements pour aboutir à une nouvelle impasse. En fait autour du métropolitain parisien s'affrontent deux conceptions de la société. L'une intangible, attachée au principe de la centralisation politique, administrative et économique, socialement conservatrice et soutenue par la haute-finance. L'autre plus évolutive et plus floue, car ses représentants proviennent d'horizons politiques et de milieux sociaux très hétérogènes (radicaux et socialistes, petite bourgeoisie et monde du travail), ennemie des monopoles, attachée à une certaine municipalisation du pouvoir de décision ainsi qu'à des réformes sociales. Sauf pour les possibilistes du Conseil municipal qui voyaient dans ces revendications une simple étape vers une société socialiste (du moins en théorie), l'affrontement n'est pas idéologique mais politique. Radicaux et socialistes indépendants ne contestent pas le système, ils veulent seulement l'aménager, le rééquilibrer au profit de couches sociales plus étendues. C'est très important, car ils ont ainsi rallié à leur cause une grande partie

des intérêts locaux qui se sentaient exclus et finalement les détenteurs des pouvoirs politique et économique qu'une trop grande résistance aurait menacés.

LE COMPROMIS

Si les rapports de force politique ont largement contribué à entraver la réalisation du métropolitain ou la progression des moyens de transports de surface pendant une vingtaine d'années, leur modification a aussi permis de débloquer la situation. Une fois de plus l'histoire des transports est intimement liée à la chronologie politique nationale et parisienne. Les cinq dernières années du 19ème siècle enregistrent une forte poussée des mouvements de gauche et de l'action syndicale. Radicaux et socialistes s'organisent, se structurent et se donnent un programme d'action.

Sur le plan municipal, la gauche parisienne revendique le contrôle des services publics par les élus locaux, une politique urbaine, une politique de l'habitat, des réformes sociales et la mise sous tutelle des monopoles ; distribution du gaz ou de l'électricité, législation sur les logements insalubres puis sur les H.B.M., transports de surface ou métropolitain, les élus locaux se battent sur tous les plans. Sûrs de leur audience auprès de l'opinion publique parisienne, ils votent même le 12 janvier 1895, le principe d'un référendum sur le métropolitain.

Le métro devient véritablement le symbole du mouvement municipal. Autour du projet se cristallisent toutes les oppositions locales à la république des modérés, des monopoles et des scandales. Il alimente même la propagande anti-sémite de la droite nationaliste et traditionaliste : un pamphlet anonyme, écrit en pleine campagne anti-dreyfusarde, accuse "la maison Eiffel de n'avoir été qu'un trompe l'oeil dont le rôle consistait à masquer la nouvelle tentative du chemin de fer du Nord pour s'emparer du métropolitain. Le milliardaire banquier de la rue Lafitte (il s'agit de Rothschild) sait fort bien qu'il n'est pas en grande odeur de sainteté auprès de la population parisienne ; aussi en homme avisé et connaissant son Paris bon enfant, s'était-il placé sous la protection de Saint Eiffel ... et

Dieu sait si le diable d'Israël est malin ! Le projet Eiffel devrait la pilule ! Le nom d'Eiffel était sur toutes les bouches ! Mettons Eiffel en avant !" (39). Pour clarifier et expliquer les enjeux, le Conseil municipal donne une large publicité à ses débats par l'intermédiaire des comités électoraux parisiens et en organisant des centaines de réunions de quartier.

Dès 1895, le rapport des forces politiques penche en faveur des intérêts locaux. Le 22 novembre, le ministre des Travaux publics reconnaît l'intérêt local du métropolitain parisien ; c'est la première victoire du Conseil municipal de Paris. Mais il convient de bien analyser le mécanisme politique de cette victoire et surtout la replacer dans le contexte national. Il serait absurde de parler de défaite du capitalisme ou même de recul ; il s'agit plutôt d'une métamorphose, d'une extension du système à des couches bourgeoises plus modestes. Devant le mouvement revendicatif qui se développait dans Paris, ou quelques années plus tard au niveau national, il fallait maintenir la paix sociale par des concessions à court terme aux **factions les plus modérées de l'opposition**, c'est à dire aux radicaux et aux socialistes indépendants. En accédant à certaines revendications du mouvement communal tel que le métropolitain ou la création de lignes concurrentes à la C.G.O., les forces conservatrices transformaient du même coup le Conseil municipal en un rempart pacifique à un mouvement revendicatif plus radical, afin de maintenir à long terme les rapports sociaux dominants. D'ailleurs l'expérience parisienne est renouvelée, avec quelques années de retard sur le plan national. Le 22 juin 1899, Waldeck-Rousseau forme un cabinet de "défense républicaine" composé de républicains modérés, radicaux modérés, opportunistes de gauche et du socialiste indépendant Millerand ; soutenu par le "Bloc républicain" où figurent le parti majoritaire des républicains modérés qui ont d'ailleurs, fait significatif, abandonné leur ancienne appellation pour celle de "progressistes", le cabinet Waldeck-Rousseau fait passer une série de mesures sociales pour apaiser le climat revendicatif. En raison de leur caractère assez limité, les gouvernements ultérieurs de la république radicale n'ont guère poussé plus avant l'expérience. De même la présence des radicaux et des socialistes au pouvoir a sans doute facilité la révision

des traités de concession des services publics parisiens mais dans le sens d'un compromis qui ne changeait en rien les rapports sociaux dominants, mieux qui les préservait en les accommodant à la nouvelle réalité politique et sociale.

Le métropolitain urbain.

Le 22 novembre 1895, le ministre des Travaux publics reconnaît l'intérêt local du métropolitain parisien. C'est désormais à la Ville de Paris de procéder aux études, de préparer les projets et les conventions d'exploitation ; le gouvernement n'intervient plus que pour donner son approbation et provoquer la sanction du pouvoir législatif. Cette mesure n'avait pas été obtenue sans mal ni sans contre-partie. Le 13 juillet 1895, le Conseil municipal avait subordonné sa participation financière à l'exposition universelle, 20 millions de frs, à la reconnaissance de l'intérêt local du métropolitain parisien. Le cabinet Ribot, formé de républicains modérés, n'avait pas cédé au chantage ; c'est sous l'éphémère cabinet radical Bourgeois, naturellement mieux disposé à l'égard des doléances municipales, que le Conseil municipal parvient à ses fins. En échange celui-ci reconnaissait aux compagnies ferroviaires, le droit d'établir des lignes de pénétration dans Paris, indépendantes du réseau métropolitain municipal. Trois prolongements étaient déjà prévus : la ligne de Courcelles à Passy et au Champ de Mars, doublant la ligne d'Auteuil entre Courcelles et l'embranchement de Passy ; la ligne Invalides au Square Cluny et à la gare d'Orléans avec raccordement aux gares de Lyon et de Vincennes ; le prolongement de la ligne de Sceaux entre le carrefour Médicis et le quai des Grands Augustins par le boulevard Saint-Michel.

Une commission municipale du métropolitain, nommée par le Conseil se met tout de suite au travail ; le 20 avril 1896, le rapporteur socialiste Berthelot présente le projet au Conseil, qui l'adopte à une large majorité. Les principes qui président à son élaboration ont été forgés par vingt ans de conflit contre le gouvernement et les grandes compagnies. Il s'agit de "suppléer à l'insuffisance des transports dans Paris et mettre en valeur les quartiers éloignés et les moins peuplés de la capitale". La texture des réseaux de surface

et la capacité des omnibus et tramways, mais aussi leur fonction ne répondent plus aux besoins de la circulation. Il faut créer un autre moyen de transport qui supplée mais aussi qui innove : "suppléer" en doublant le réseau de surface par des lignes souterraines ; "innover" en créant un mode de transport parfaitement adapté aux grands courants de la circulation urbaine grâce à ses lignes de rocade à travers les quartiers populaires et industriels d'une périphérie délaissée par les transports traditionnels, ses stations rapprochées qui assurent une excellente desserte locale, sa grande capacité, la fréquence de ses rames, la régularité du trafic, les correspondances faciles et rapides, une politique tarifaire très souple enfin, qui permet d'effectuer n'importe quel parcours avec un billet simple pour un prix modique ; "innover" aussi dans la mesure où les auteurs du projet municipal ne se contentent pas d'adapter le réseau aux grands courants de la circulation mais le considèrent comme un stimulant pour rééquilibrer et orienter la croissance urbaine. Dans une lettre adressée au préfet en 1892, l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées de la Seine, acquis aux thèses municipales, voyait déjà dans le métropolitain un moyen "de pénétrer dans les quartiers centraux parallèlement aux grands courants de circulation" ..., et il ajoute que "là ne doit pas se borner l'action du métropolitain : il doit élargir le cercle habitable afin d'améliorer les conditions hygiéniques de la vie des classes laborieuses, il doit établir de faciles communications avec les quartiers excentriques et permettre à la population empiétée en hauteur dans des bâtisses malsaines, pressées les unes contre les autres sans air ni lumière, de s'étendre librement dans de larges espaces vides que présente encore la périphérie de la ville"... Le Conseil voulait aussi un métropolitain indépendant du réseau des grandes compagnies. Dans la séance de la commission municipale du 7 janvier 1896, l'intervention de P. Brousse est sans ambiguïté : "Si la Ville adopte la voie normale, l'Etat violera les conventions à la première occasion. Pour éviter l'accaparement du réseau urbain par les grandes compagnies, le seul moyen est d'opposer une impossibilité matérielle à la circulation de leurs trains". Puisent dans le projet de tramway tubulaire de Bagliet, la commission adopte le principe de la voie étroite (écartement 1 mètre) sur laquelle cir-

culeront des trains à petit gabarit (1,90 mètre). Sur la demande de la compagnie concessionnaire et pour des raisons d'ordre technique, ces dimensions sont respectivement portées à 1,30 m pour la voie et à 2,10 m pour le gabarit ; l'essentiel pour la commission municipale, c'est que les trains des grandes compagnies ne puissent pas passer. Dans le cahier des charges rien n'est laissé au hasard ou à l'arbitraire du concessionnaire : la qualité du matériel "de provenance française et façonné en France", le type des voitures, le nombre et l'emplacement des gares, la vitesse des trains, la longueur des rames, tout est soumis au contrôle de la Ville de Paris. La durée de la concession est réduite à trente cinq ans, et elle est toujours assortie des clauses traditionnelles de déchéance et de rachat. La Ville peut engager la procédure de rachat dans un délai de sept années ; dans ce cas une garantie d'intérêt de 4,5 % du capital engagé est prévue entre la date du rachat de la concession et sa date d'échéance. Même au prix d'un engagement financier à long terme, le Conseil municipal averti par l'expérience de la C.G.O., s'autorise donc à intervenir dans les plus brefs délais en cas de mauvaise gestion.

Le métropolitain est aussi, nous l'avons vu, une arme sociale et politique : grâce à un contrôle très étroit sur la construction et sur la gestion, il doit permettre à l'assemblée parisienne de peser sur les conditions de travail des employés du service public et de saper par contagion la surexploitation à laquelle se livraient les entreprises privées ou d'autres concessionnaires, telle la C.G.O. La commission municipale, le 25 mai 1897, définit les conditions de travail des salariés du métropolitain. Le projet est très avancé pour l'époque : le salaire des ouvriers et employés ne peut être inférieur à 150 frs par mois ; la durée de la journée ne peut excéder 10 heures ; un jour de repos sera accordé par semaine et un congé annuel de 10 jours sans retenue de salaire. Le paiement dans leur intégralité des journées de maladie est prévu pendant au moins un an ; en cas d'accident le salaire entier est assuré jusqu'à guérison complète. L'assurance accident reste aux frais exclusifs du concessionnaire. Le concessionnaire s'oblige à fournir à tout le personnel des livrets de la caisse nationale des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2% retenus

sur le salaire des ouvriers, 6 % versés à leur nom par le concessionnaire. Celui-ci s'oblige aussi à constituer un service médical et pharmaceutique gratuit. Enfin il sera inscrit dans les statuts de la société, une clause de participation de 10 % sur les bénéfices distribués aux actionnaires excédant un revenu de 6 % ... , cette participation servant tout d'abord à approvisionner les livrets de la caisse des retraites. Le concessionnaire est tenu à la stricte observation de ces clauses sous peine de déchéance.

Un programme municipal aussi lourd ne pouvait attirer les capitaux privés sans l'aide financière de la Ville de Paris. Hostile au principe d'une subvention ou d'une garantie d'intérêt, le Conseil, sur proposition de la commission du métropolitain, choisit de confier à la Ville la construction de l'infrastructure (tunnels, viaducs et stations) moyennant un emprunt évalué à 165 millions de francs. La réalisation de la superstructure (voies, accès et matériel roulant) est assurée par une compagnie concessionnaire exploitante. Les élus socialistes parisiens sont favorables à l'exploitation directe par la Ville, mais le Conseil est très divisé. Attachés par principe à un libéralisme économique tempéré seulement par un cahier des charges ou des mesures sociales, les radicaux ne tiennent pas à pousser plus avant l'expérience de la municipalisation. Lors du vote au Conseil municipal ils optent pour l'exploitation par l'entreprise privée. D'ailleurs les socialistes eux-mêmes se sont montrés très prudents. Berthelot déclare dans un entretien publié par le quotidien Le Soleil (octobre 1896) qu'il est "avec tous les socialistes, partisan de l'exploitation par la Ville ; mais nous sommes un certain nombre voulant aboutir quelque soit le moyen financier adopté par la majorité du Conseil. Si nous étions battus, si le Conseil préférerait traiter avec un concessionnaire, nous n'hésiterions pas à entrer dans cette voie". Cette attitude timorée semble apparemment injustifiée en une période où les grandes villes anglaises, allemandes, belges, néerlandaises et scandinaves s'orientent vers la municipalisation de leurs services publics. Mais à Paris à cause sans doute de la forte participation socialiste au Conseil municipal, le terme de "municipalisation" est couramment assimilé ou confondu avec celui de "socialisation" ; d'ailleurs le projet municipal comporte des clauses

sociales qui renforcent cette confusion. Ni le gouvernement, ni la Chambre, ni le Conseil d'Etat n'étaient prêts à abandonner un service public comme le métropolitain à la gestion et à l'exploitation directe d'une assemblée à forte coloration socialiste.

Abandonnant le système de la concession directe qui faussait le jeu de la libre concurrence et encourageait les pots de vins, le Conseil municipal de Paris revint par contre, pour le choix du concessionnaire, à l'adjudication ou plutôt au concours. La commission chargée de se prononcer reçoit six propositions : Buisson de Lesze, la Compagnie générale de traction, Faye, Grosselin, Lalance et le Comte de Montmort. Derrière ces hommes de paille se profilent la C.G.O. ou les grandes compagnies de chemins de fer, toutes très intéressées par la concession d'un métropolitain redoutable pour l'avenir de leurs activités parisiennes. Le choix de la commission s'arrête finalement sur la Compagnie générale de traction associée à la Société Schneider-Creusot pour la construction du matériel roulant. Trois motivations essentielles ont sans doute guidé les représentants municipaux. Tout d'abord la puissance de la société qui doit assurer une assise financière solide à l'entreprise communale et un rempart à toute velléité d'absorption. Ensuite son indépendance ou mieux les rapports de concurrence qu'elle entretenait avec les monopoles traditionnels de transport. Fondée sur la toute récente énergie électrique dont elle fournissait l'appareillage, elle ne pouvait qu'empiéter sur le domaine réservé de la C.G.O. et des grandes compagnies qui s'accrochaient aux modes traditionnels de traction (traction animale et vapeur). C'est d'ailleurs pour assurer des débouchés à sa production (nous l'avons vu dans le chapitre sur la C.G.O.) qu'elle a associé à ses activités productives, l'exploitation des services de transport en commun. Enfin, en fournissant elle-même et à un prix défiant toute concurrence, le matériel électrique, son choix par le Conseil municipal devait dégrever d'autant les charges de premier établissement du métropolitain.

Pour briser les monopoles contre lesquels ils luttèrent depuis une vingtaine d'années, les élus parisiens ont donc misé sur un groupement financier récent. Mais aussi sur une énergie nouvelle ; à leurs yeux, la traction électrique grâce à des coûts d'exploitation moins

onéreux (distribution plus aisée de l'énergie, emploi d'un matériel léger, modernisation) doit permettre la fixation de tarifs vraiment populaires et la réalisation des mesures sociales inscrites dans le cahier des charges du métropolitain. Un an plus tard, ils renouveau-
laient l'expérience, nous l'avons vu, en autorisant la création de tramways de pénétration Banlieue-Paris, indépendants de la C.G.O. Cette fois le progrès technique n'est plus conçu uniquement en terme de rentabilité ou de productivité mais devient un facteur de progrès social.

C'est finalement cet aspect du métropolitain parisien qui a donné au conflit entre le Conseil municipal et les grandes compagnies, entre les autorités locales inspirées par l'opposition de gauche et les gouvernements opportunistes ou modérés soutenus par la haute-finance, tout son caractère passionné. Les tenants des monopoles traditionnels, conscients de la valeur symbolique et de la menace réelle que représentait le métropolitain, ont d'ailleurs mené une attaque en règle contre cette expérience municipale. La campagne auprès de l'opinion publique est orchestrée par une partie de la grande presse. On dénigre le "joujou" du Conseil municipal auquel le Génie Civil du 30 mai 1896 reproche l'intention sournoise de "vouloir empêcher les parisiens de sortir de l'enceinte formée par les fortifications. Il redoute de voir la population désertier l'intérieur de la ville et produire un sérieux abaissement des recettes de l'octroi, en un mot on craint de nuire à la capitale au profit de la banlieue. Cette préoccupation n'a pas seulement déterminé le choix du tracé, mais elle a aussi été la cause de l'adoption de la voie étroite". Le Conseil municipal avait pourtant toujours bien spécifié qu'il considérait les terminus intra-muros comme les têtes de ligne d'un réseau de banlieue qui devait palier les insuffisances de l'exploitation des grandes compagnies. On dissuade aussi les parisiens de voyager dans des galeries dont l'insalubrité les apparente à des "égouts". Depuis dix ans le mensuel l'Aérien fait de la publicité pour la solution aérienne, au mépris des règles élémentaires de l'esthétique urbaine.

La campagne de dénigrement s'en prend aux actionnaires éventuels. Dès le 10 octobre 1895, le Journal des débats regrette que le "Conseil,

maître d'exécuter ou de faire exécuter à sa guise les travaux pourra se livrer à ses conceptions socialistes. Les capitalistes et les entrepreneurs doivent s'attendre à des exigences peu propres à les attirer. Les chantiers du métropolitain seront un champ d'expériences tout indiqué pour les théoriciens du salaire minimum, de la journée de 8 heures, peut être de la participation aux bénéfices". Une brochure promettant des résultats financiers catastrophiques circulait aussi dans le milieu boursier afin de provoquer un mouvement de panique chez les porteurs d'actions de la nouvelle compagnie. Cette campagne se solde pourtant par un échec : le 30 mars 1898, le métropolitain municipal est déclaré d'utilité publique par la Chambre des Députés ; les actions de 500 frs sont cotées à 540 frs dès leur date d'émission.

C'est un métropolitain sensiblement modifié qu'adopte la Chambre, mais rien n'est enlevé à son caractère d'intérêt local. D'une part la largeur des voitures est portée de 2,10 m à 2,40 m, ce qui accroît leur capacité de 30 %. D'autre part l'écartement normal des rails est rétabli sur proposition du ministère de la Guerre : mesure sans grande importance déclare Berthelot à la commission du métropolitain car "le maintien d'un gabarit réduit pour les viaducs et les souterrains nous assure de toute façon l'impénétrabilité du réseau par les trains des grandes compagnies". Enfin la troisième restriction "la plus grave à nos yeux" selon Berthelot, concerne les conditions de travail libellées dans la convention ; le Conseil d'Etat s'est opposé à l'établissement d'un minimum de salaire et à la limitation des heures de travail ; il ne critique pas le principe (une loi générale est d'ailleurs en préparation à l'époque et sera adoptée en 1900) mais l'illégalité de la procédure. Là encore, le Conseil municipal a obtenu du concessionnaire, l'"engagement moral qu'il (le concessionnaire) appliquerait ces clauses et conditions de travail". Bien sûr les élus parisiens triomphaient, mais au prix de certaines concessions dont la portée devait se révéler ultérieurement. Pour briser les positions très rigides des monopoles traditionnels, ils ont ouvert les services publics à un capitalisme plus moderne, plus souple, plus opportuniste qui acceptait en contre-partie, de réaliser les principales aspirations sociales du programme radical.

D'ailleurs la Ville ne prélevait sur les recettes du métropolitain que la somme nécessaire aux charges de l'emprunt qu'elle avait contracté pour la construction de l'infrastructure. C'était une façon détournée de faire supporter les clauses sociales du cahier des charges du métropolitain par la collectivité locale. Entre un capitalisme traditionnel et dur hérité du XIXe siècle et un capitalisme plus social ou plutôt plus opportuniste qui apparaît à l'aube du XXe siècle, le radicalisme a naturellement choisi le second, mais a donné, par là-même, un second souffle au système. Le métropolitain symbolise bien au niveau local, l'adaptation du capitalisme aux nouvelles données politiques et sociales.

Les conventions de 1910 pour les réseaux de surface.

La création du métropolitain et la concession à la veille de l'exposition universelle de lignes de pénétration de tramways indépendantes de la C.G.O., ouvrent une période difficile pour cette dernière. Dès 1901, elle ne distribue plus de dividende à ses actionnaires. Face à une assemblée locale qui a su triompher des résistances des grandes compagnies, la C.G.O. ne pouvait que composer. Le conseil d'administration persiste pourtant dans son intransigeance. Le 25 juin 1901, la compagnie porte l'affaire devant le Tribunal civil de la Seine et revendique une fois de plus le monopole des transports en commun dans Paris. Aux besoins nouveaux suscités par la croissance démographique et urbaine, qu'elle a du reste systématiquement ignorés, la compagnie n'oppose qu'une argumentation juridique basée sur des traités cinquantenaires (1855 et 1860). D'ailleurs l'argumentation est fallacieuse : le traité de 1860 lui avait accordé le privilège exclusif de "circuler en stationnant" ou de "circulation avec faculté de stationnement" et non pas le monopole des transports en commun. Cette distinction n'a pas tardé à disparaître à cause de la quasi-impossibilité d'organiser des transports en commun sans stationnement sur la voie publique ; la C.G.O. s'est donc trouvée investie d'un monopole de fait, mais qu'elle a pris l'habitude de considérer comme un monopole de droit. C'est à cette conclusion qu'aboutit le tribunal de la Seine dans son audience du 17 juin 1903. La C.G.O. perd son procès.

Elle a d'ailleurs très mauvaise presse auprès de l'opinion publique ; on lui reproche son monopole mais surtout ses conceptions très restrictives et sa course au bénéfice optimal. De 1900 à 1905, elle amorce à peine la mécanisation de la traction (machines à air comprimé, motrices à vapeur) alors qu'en 1907, la C.G.P.T. achève l'électrification de ses lignes urbaines par caniveau souterrain. On invoque souvent pour justifier un tel retard, l'expiration de la concession fixée au 1er juin 1910. Une telle hypothèse n'encourageait naturellement pas la compagnie parisienne à engager des capitaux dans la modernisation d'un réseau qui pouvait lui échapper. De 1886 à 1902, le capital "dépenses" au titre des immeubles et constructions augmente de 22,2 % alors que les biens de la compagnie étaient déjà très importants. Par contre, en pleine période de mécanisation les dépenses en 1899 s'élevaient à 2 704 000 fr pour la traction mécanique, contre 21 226 000 fr pour la traction animale.

Ainsi malgré la période critique qu'elle traversait, la C.G.O. dans le bilan des dépenses, n'a pas réduit le poste "immeubles et constructions" dont le traité de concession lui reconnaissait la propriété même en cas de déchéance ; elle a par contre maintenu à un niveau relativement bas les dépenses de modernisation qui auraient pourtant pu la sortir de la crise, mais dont tout le bénéfice serait revenu à la Ville en cas de non renouvellement de la concession. A la même époque la T.P.D.S. et surtout la C.G.P.T., en modernisant leurs réseaux, adoptaient la position inverse et réfutaient par la même tous les arguments qui auraient pu justifier une procédure de déchéance.

La situation de la C.G.O. devient toujours plus précaire. La valeur des actions de la compagnie passe de 1 760 frs en janvier 1900 à 785 frs en novembre 1901 ; mais "l'alerte éclate surtout aux environs de 1910, constate un article du Soleil du 5 juillet 1912. Des flots d'encre coulèrent et des flots de larmes aussi, parce que les "porteurs" des Omnibus se voyaient à la veille d'avoir pour tout actif, les odieuses boîtes à voyageurs que le marché aux puces eût dédaignées et un lot de chevaux étiques justes bon à faire du noir animal". La C.G.O. n'est pas la seule à avouer des bilans déficitaires. La perspective de l'exposition universelle, une confiance

exagérée dans les résultats de la traction électrique, avaient motivé des concessions de tramways de pénétration trop hâtives, agrémentées de cahiers des charges aux conditions souvent exorbitantes. Des fusions et concentrations s'opèrent, ainsi qu'une révision des conditions trop rigoureuses des cahiers des charges. A la veille de la date d'échéance, Paris est sillonnée par une étonnante multiplicité de véhicules électriques (accumulateurs, plots, fil aérien, caniveau souterrain), à vapeur, à air comprimé et à chevaux. Ces motrices tiraient des voitures tout aussi disparates car chaque compagnie avait conçu son propre matériel sans se préoccuper des réalisations de ses rivales ; le tout circulait sur un enchevêtrement de lignes dû à la distribution anarchique des concessions. Une réorganisation globale des transports s'imposait.

Les pouvoirs publics s'y étaient attelés depuis 1903. Le 28 novembre, le ministre des Travaux publics avait nommé une commission mixte, composée de membres du Conseil municipal et du Conseil général. La discussion ne s'est pas attardée longtemps sur le mode d'exploitation à adopter : régie directe ou rétrocession des concessions aux compagnies exploitantes ? Seuls les socialistes défendent la première solution, mais ils sont en minorité. Tous les membres de la commission s'accordent pourtant à reconnaître que "les compagnies concessionnaires n'ont jamais eu comme but de respecter leur cahier des charges, d'améliorer leurs services afin de donner satisfaction aux besoins de la population" ; les socialistes ont beau invoquer l'impuissance des pouvoirs publics pour imposer aux compagnies concessionnaires le respect de leurs engagements et citer de nombreux exemples de municipalisation en Europe et aux États-Unis, la commission maintient le régime des concessions. Les adversaires de la régie directe ont invoqué l'inaptitude commerciale des administrations locales, les lourdes dépenses qu'entraînerait le renouvellement constant du matériel ; aucun surtout ne voulait d'une municipalisation qu'on considérerait couramment en France, comme la première étape vers "la réalisation intégrale du programme collectiviste". Sans aucun doute d'ailleurs la composition du Conseil municipal de Paris, à forte coloration socialiste, pouvait justifier ces craintes ; les possibilistes ne voyaient-ils pas, du moins en théorie, dans les municipali-

tés un champ d'expérience pour la société socialiste future ? Une fois de plus (comme pour le métropolitain) on s'oriente vers la solution de compromis chère au radicalisme, qui marque à l'époque son empreinte sur toutes les options politiques, nationales ou locales. Le principe des concessions est maintenu, mais les cahiers des charges sont rééquilibrés au profit des usagers et du personnel employés et ouvriers. En forçant un peu le raisonnement, le radicalisme reconduit le système capitaliste, mais un capitalisme amendé, plus ouvert sur la réalité politique et sociale, donc vivifié. Cette politique de compromis entre les intérêts privés et l'intérêt public, qui avait inspiré le traité de concession du métropolitain, apparaît nettement dans les conventions de 1910.

La réorganisation des transports en commun s'effectue sous le signe de la rationalisation du trafic et l'unification de l'exploitation, afin d'assurer des services rentables sans sacrifier l'intérêt des usagers. En refusant de soustraire les transports et les services publics en général au circuit de l'entreprise privée, le gouvernement et les pouvoirs locaux ont limité leurs moyens d'action aux mécanismes habituels d'une activité en crise : la concentration et, comme corollaire, le monopole. En effet, que proposent les pouvoirs publics ? En avril 1905, un premier projet scinde le réseau parisien et départemental en trois catégories : les entreprises suffisamment prospères, le Nogentais, l'Arpajonnais, le chemin de fer du Bois de Boulogne, le Funiculaire de Belleville et le Nord parisien ; celles dont le budget s'équilibre tant bien que mal, la C.G.O., la T.P.D.S. et la C.G.P.T., enfin les entreprises endettées, les Tramways mécaniques des environs de Paris, l'Est parisien, la Rive gauche et l'Ouest parisien.

Le projet consiste à maintenir la première catégorie et à annexer la troisième aux trois grandes compagnies de la seconde catégorie. Dans la mesure où les entreprises de la première catégorie (sauf le Nord Parisien) ne contrôlaient qu'une seule ligne, cette concentration aurait abouti à la reconstitution des monopoles contre lesquels s'étaient mobilisés, dès 1889, le Conseil et l'opinion publique locale. En fait, deux compagnies seulement ont été absorbées en 1910 : le Nord-Parisien et les Tramways mécaniques des environs de

Paris. Cette unification de l'exploitation apparaît, somme toute, relativement faible puisque dix compagnies subsistent après la réorganisation de 1910 ; mais la concentration est ailleurs, elle s'effectue plus en amont, au niveau de l'organisation financière des entreprises.

Toutes ces petites compagnies n'étaient, nous l'avons vu, que des filiales de la Thomson-Houston et de la Compagnie générale de traction qui leur avaient fourni le matériel de traction et l'appareillage électrique. En 1898, la Traction enlève la concession du métropolitain ; en 1910, la Thomson-Houston, mettant à profit l'accroissement du capital-actions de la C.G.O. qu'exigeaient la modernisation et surtout l'électrification du réseau, devient le plus fort actionnaire de l'ancienne compagnie parisienne. En 1913, la Thomson renforce sa position grâce à une nouvelle émission d'actions d'une valeur de vingt millions de francs. Emission d'un genre particulier dont les modalités visaient précisément à accroître les pouvoirs des principaux actionnaires : "le droit de souscription s'exercera dans la proportion d'une action nouvelle pour quatre anciennes. Pour le surplus (s'il existe), qui demeurerait non souscrit dans ces conditions, la faculté est réservée à chacun de vous (ceci s'adresse aux actionnaires) de souscrire moyennant le versement du premier quart et de la prime, c'est à dire 225 francs par action, tel nombre de titres qui lui conviendra jusqu'à concurrence du nombre total des actions qu'il possédera avant la souscription"(41). Dans l'assemblée extraordinaire des actionnaires, le 25 octobre 1913, des voix s'élèvent pour protester contre ces exclusives : "pourquoi un délai aussi court, demande un actionnaire ; c'est au détriment des actionnaires et au bénéfice des grandes sociétés financières, parce qu'il n'y a pas un porteur d'actions qui pourra verser en six semaines le montant de sa souscription, soit le quart de la valeur de ses actions anciennes" ; "C'est impossible, poursuit un autre membre de l'assemblée, je serai obligé de gâcher mon portefeuille, de vendre à perte au profit des établissements financiers. Ceux-ci absorbent tout ; vous n'en êtes pas à quinze jours près et vous pouvez tout aussi bien échelonner les paiements en six mois". Toutes les modalités proposées par le Conseil d'administration sont pourtant adoptées par l'assemblée des

actionnaires. La Thomson a définitivement imposé son emprise sur la C.G.O. Les sources ne nous permettent pas d'analyser la répartition et l'évolution du capital-actions de la T.P.D.S. et de la C.G.P.T. et donc de savoir si les deux grandes compagnies de banlieue ont ou non conservé leur autonomie financière. En tout cas, à la suite de la réorganisation de 1910, quatre groupements financiers se partageaient l'essentiel des services de transport en commun de la région parisienne, exception faite du trafic de banlieue des grandes compagnies ferroviaires.

Il s'agit bien d'un partage au plein sens du terme : partage territorial en banlieue, partage dans les fonctions assignées au métropolitain de la Traction et aux lignes de tramways et d'autobus de la C.G.O. (Thomson) dans Paris. La C.G.P.T. pour le Nord, la T.P.D.S. pour le Sud détiennent l'essentiel des liaisons intercommunales et des relations Paris-banlieue, laissant aux petites compagnies de tramways (Tramways Rive gauche, Ouest parisien, Nogentais, chemin de fer du Bois de Boulogne, Paris-Arpagon), des espaces très circonscrits. Dans Paris quelques lignes déficitaires de surface faisant double emploi avec le tracé du métropolitain sont supprimées, mais l'innovation réside surtout dans l'engagement pris par la C.G.O., de substituer l'autobus à l'antique omnibus à cheval. Cette mesure dépasse la simple substitution d'une technique moderne à un matériel dessuet, elle vise aussi à créer à côté du métropolitain un mode de transport nouveau, complémentaire mais non concurrentiel. Le métropolitain est plus spécialement destiné à la desserte rapide des longs parcours, circulaires ou transversaux, tandis que l'autobus, d'une exploitation plus souple, grâce aussi au sectionnement des lignes et des tarifs, doit attirer la clientèle des petits parcours. Les conventions de 1910 étendent d'ailleurs le système du sectionnement aux lignes de tramways. Ainsi les pouvoirs publics, en conférant toute sa spécificité à chaque mode de transport, réduisaient les risques d'une concurrence ruineuse et par là même réunissaient toutes les conditions d'une exploitation rentable pour la Traction et la Thomson. D'ailleurs la répartition des bénéfices entre les collectivités concédantes (la Ville de Paris et le Département) et les sociétés exploitantes exprime bien ce désir des pouvoirs publics de ménager

les intérêts de chaque entreprise.

Dans les conventions de concession entre la C.G.O. et la Ville de Paris, approuvées par décret du 31 mai 1910, la répartition des bénéfices entre les deux partenaires sera calculée après prélèvement sur les recettes brutes, "des dépenses de toute nature nécessitées par l'exploitation des tramways et omnibus ou autobus, des réserves pour renouvellement des voies, du matériel fixe et roulant, pour incendie et accidents, de l'intérêt de l'emprunt, de l'amortissement des obligations et actions, des réserves légales" et seulement lorsque "8 % seraient versées aux nouvelles actions de capital et 3 % aux nouvelles actions de jouissance" ; l'excédent est alors partagé par moitié entre la Ville et la compagnie et à titre de supplément de redevance. La redevance de stationnement est aussi calculée de manière progressive : 3,5 % sur les recettes brutes voyageurs jusqu'à 30 millions, puis 4 % sur l'excédent de ce chiffre, pour les omnibus ; 6 % de la recette brute voyageurs pour les tramways, mais ce pourcentage sera abaissé à 3,5 % si les sommes employées en frais de premier établissement ne reçoivent pas un intérêt de 5 %. Si ces mesures doivent assurer une marge bénéficiaire aux sociétés exploitantes, elles fixent donc aussi, mais d'une manière indirecte, un seuil de rentabilité au delà duquel la moitié des bénéfices sera versée dans les caisses de la Ville.

C'est une façon d'encourager les entreprises à investir leur surplus de bénéfices dans l'amélioration du service des usagers. Pour la première fois aussi, les contrats de concession, accordés pour une période de quarante ans, de 1910 à 1950, ne sont plus considérés comme des actes immuables dont l'exécution devait être respectée quelque soit l'évolution économique ultérieure. Ainsi, pour le futur réseau d'autobus, la convention spécifie que le concessionnaire aura le droit de demander une révision partielle du réseau, si, pendant un an, la recette moyenne par voiture-kilomètre est descendue au dessous de 1,06 francs ; cette formule permet de faire la compensation entre les lignes bénéficiaires et les lignes déficitaires et donne à l'exploitant, la possibilité de réformer le réseau si sa recette globale ne couvre plus sa dépense totale, ou

même ne lui assure plus la juste rémunération du capital engagé. Bien sûr, de la part d'un gouvernement radical, la reconduction des concessions, donc le maintien des monopoles, ne s'est pas faite sans contre-partie. Déjà la modernisation des réseaux, la généralisation des autobus dans Paris, l'exploitation complémentaire et non concurrentielle des divers modes de transport, tout en rentabilisant les entreprises, ne pouvaient avoir que des effets bénéfiques sur le service des usagers. Mais les radicaux et radicaux-socialistes, comme pour le métropolitain, ont voulu aussi imposer leur programme social. Afin d'assurer le plein emploi de la main d'oeuvre parisienne, les conventions de 1910 signées par la C.G.O. et la Ville de Paris, et approuvées par le gouvernement, exigent la nationalité française des employés et ouvriers et si possible un séjour de trois ans consécutifs dans le département, la reprise obligatoire de tous les agents présents au 1er juillet 1907, et un ensemble d'améliorations pour le personnel (traitements, retraite, caisse de secours maladies ...); pour la C.G.O., ces réformes devaient se chiffrer à 4 500 000 francs de dépenses annuelles supplémentaires.

Outre le gain de rapidité et de confort que pouvaient susciter l'électrification des réseaux de tramways et la généralisation des autobus dans Paris, les conventions comportaient en faveur des usagers, une réforme complète de la tarification. Le tarif de correspondance entre les diverses compagnies, source de nombreuses complications, est supprimé. Surtout, et afin de favoriser les petits parcours, les lignes sont sectionnées et les tarifs sont adaptés au nombre de sections parcourues : 10 centimes en deuxième classe pour le parcours d'une section en autobus, 15 centimes pour toute la ligne, alors qu'avant la réorganisation du réseau, les usagers payaient 15 centimes quelque soit la longueur du parcours. Extra-muros les prix varient de même selon le nombre des sections mais aussi selon la longueur du trajet et suivant une formule dégressive. Enfin des avantages tarifaires importants sont accordés aux ouvriers : le tarif de deuxième classe est appliqué à toutes les places sur les services matinaux, avant 7 h ou 7 h 30 suivant la saison, et les billets aller-retour au prix d'un billet simple majoré de 5 centimes seulement sont généralisés sur tous les réseaux pour les déplacements professionnels

quotidiens du matin et du soir.

Sans aucun doute le parti radical, le parti de la conciliation, a réussi dans son entreprise de compromis entre l'initiative privée et l'intérêt public. De 1910 à 1914 les compagnies améliorent les conditions d'exploitation, comme on le verra plus loin.

A l'immobilisme de la C.G.O. pendant les dix dernières années de l'ancienne concession, se substitue un goût certain pour l'innovation. Aux conceptions malthusiennes qui poussaient les anciens monopoles à réduire au strict minimum les dépenses d'exploitation et à limiter l'usage des transports à une clientèle aisée en pratiquant des tarifs élevés, succède un esprit nouveau qui mise sur l'expansion c'est à dire la modernisation et le développement du réseau, l'intensification du trafic, l'extension des services à toutes les catégories sociales grâce à la généralisation des tarifs spéciaux. Une fois de plus et comme dans d'autres domaines, ce passage entre un capitalisme dur hérité du XIXe siècle et un capitalisme plus ouvert en apparence sur les réalités de son temps, s'est fait sous l'administration bienveillante des radicaux dont tout le programme tendait à amender et non à bouleverser l'ordre social dominant.

Une politique plus sociale pour la banlieue.

Sans aucun doute, le Syndicat de la Petite ceinture est la principale victime de la réorganisation des transports parisiens et de l'ouverture du métropolitain. En 1899, trente millions de voyageurs empruntaient la petite ceinture proprement dite, et vingt sept millions, le chemin de fer d'Auteuil ; en 1913 ces chiffres tombent respectivement à quatorze et huit millions de voyageurs, la chute est brutale. Le Syndicat payait ainsi vingt ans de résistance à un métropolitain municipal qu'il s'était acharné à détourner de ses fonctions locales pour le service privé des grandes compagnies. Mais la méfiance des autorités locales n'était-elle pas justifiée ? Il n'est pas un projet de métropolitain associant la Petite Ceinture qui n'ait contenu un mode d'exploitation ou de financement dont les clauses devaient aboutir nécessairement à la main mise des compagnies syndiquées sur

le futur chemin de fer urbain, afin de la détourner de son but initial. D'ailleurs l'intransigeance des grandes compagnies ferroviaires s'est manifestée aussi pour la desserte de la banlieue. Depuis le rejet du projet Brunfaut, la petite et la grande ceintures enserraient une proche-banlieue en pleine expansion démographique, urbaine et industrielle mais dépourvue d'une structure ferroviaire locale suffisante : aucune ligne de rocade, mais de nombreuses lignes radiales à vocation surtout nationale et qui traversaient la zone suburbaine "en étrangers". Pendant quinze ans de 1875 à 1890, les grandes compagnies ont maintenu un véritable "blocus de Paris" qui interdisait tout contrôle ou orientation efficace sur l'extension spatiale de la Ville.

Les causes de cette inertie sont évidentes. Pour des compagnies d'envergure nationale, la desserte-voyageurs locale ne représentait dans le bilan des recettes annuelles qu'une goutte d'eau qui n'incitait pas à engager de lourdes dépenses d'établissement et de fonctionnement. De la part de sociétés privées il est tout naturel qu'elles n'acceptent que les entreprises rentables et qu'elles s'opposent systématiquement à tout autre projet qui risquerait de concurrencer leur propre réseau. Aussi la desserte ferroviaire locale de la banlieue progresse-t-elle lentement, tout au moins jusqu'aux années 1900.

La Compagnie de l'Ouest, dont le tissu ferroviaire suburbain était le seul à présenter un intérêt vraiment local, hésite pourtant à intensifier son trafic banlieue. Dans cette zone résidentielle, en liaison quotidienne avec la capitale, la réaction des usagers est très vive. Ils se groupent vers 1895-1900 en une "ligue des voyageurs des chemins de fer de l'Ouest" à laquelle adhèrent la plupart des communes et le Conseil général de la Seine. Ses revendications portent surtout sur les tarifs que la compagnie maintenait volontairement à un niveau élevé afin de sélectionner sa clientèle. Dans ce vaste mouvement d'urbanisation spontanée, la banlieue Ouest, depuis la création de la ligne Paris-Saint-Germain, avait surtout accueilli une population aisée qui élisait domicile dans les régions verdoyantes délaissées par l'industrie mais conservait ses activités dans Paris. Il s'était formé un complexe entre centres d'affaires et zones d'urbanisation résidentielle dont la Compagnie de l'Ouest assurait les liaisons par des trains à forte fréquentation de premières classes et à classe

économique d'une tenue très relevée.

Mais dès 1890, avec l'industrialisation des communes rivéraines de la Seine, la population se diversifie, se rééquilibre au profit de couches sociales plus modestes. Aussi le Conseil général de la Seine, reprenant la requête de la ligue des voyageurs et de nombreuses municipalités, réclame en juillet 1904, que "les tarifs d'abonnements appliqués par la Compagnie de l'Ouest sur les lignes de banlieue, soient réduits et mis en harmonie avec ceux des autres compagnies" (43). La Compagnie de l'Ouest refuse. Elle résiste aussi à toute extension ou assouplissement du système des abonnements. Lorsque le Conseil général de la Seine en juillet 1898 réclame "la délivrance par la compagnie de billets à prix réduits aux ouvriers habitant Paris et travaillant en banlieue, elle se contente de répondre que "les abonnements spéciaux consentis au profit des ouvriers dans le sens de la banlieue vers Paris, ont eu pour but de faciliter leur installation dans les communes suburbaines, où ils trouvent des habitations plus saines et la vie à meilleur marché". En mars 1902, elle adresse une réponse analogue aux municipalités d'Asnières et de Colombes qui demandent "l'extension des abonnements hebdomadaires aux relations de gares de banlieue entre elles, afin de faciliter les déplacements des ouvriers de la banlieue se rendant, pour leur travail, dans une localité autre que Paris". Enfin elle se montre peu disposée à admettre les porteurs de billets à prix réduits dans tous ses trains de banlieue.

Les usagers de la Compagnie d'Orléans ne sont pas mieux lotis dans une banlieue où pourtant "les habitants sont privés de moyens fréquents et faciles de communication dont jouissent ceux des localités situées sur tous les autres réseaux des chemins de fer" (44), constate le conseil d'arrondissement de Sceaux en 1900. A cette date, la ligne Paris-Orléans n'a que deux voies, le réseau est saturé. En juin 1897 les conseils municipaux de Vitry et d'Orly réclament que la "Compagnie organise des trains de banlieue dont les départs soient espacés de demi heure en demi heure" et pour cela qu'"il soit créé quatre voies sur la ligne de Paris à Orléans pour l'organisation d'un service de banlieue". Le Conseil municipal de Choisy et le Conseil général de la Seine proposent à la compagnie une solution qui consisterait

à établir une troisième voie entre Choisy et Paris, "laquelle serait exploitée en navette à l'aide d'un train circulant d'une façon continue sauf pendant la période de 2 h à 5 h du matin". Aucune suite n'est donnée à ces réclamations, malgré la décision ministérielle de 1887 qui approuvait le doublement de la ligne. Ajoutons qu'Ivry n'est encore desservi par aucune gare.

Les compagnies n'ont accepté de développer la desserte-banlieue qu'au moment où celle-ci pouvait atteindre un certain seuil de rentabilité. En une période où l'urbanisme et la prospective urbaine viennent de naître, on concevait encore mal qu'une politique de l'équipement puisse précéder et orienter une croissance urbaine spontanée. Les besoins précèdent et motivent les réalisations et non l'inverse, surtout si celles-ci sont confiées à des entreprises privées, dont les motivations essentielles consistaient, à l'époque, à engager des capitaux sur des affaires concrètes et d'un rapport immédiat. L'intransigeance des compagnies encourageait aussi la création de moyens de transport de substitution tels que les lignes de tramways de pénétration de la banlieue vers Paris ; ces lignes concurrentielles étaient autant de brèches dans le blocus qu'entretenaient les grandes compagnies sur la capitale. Toutes ces raisons ont amené les compagnies à reconsidérer leur position. La proche-banlieue se densifiait ; les pouvoirs publics, et surtout le coût des loyers, poussaient la population ouvrière à s'installer extra-muros. La dissociation du lieu de résidence et du lieu de travail, jusqu'alors privilège des catégories aisées, s'étendait à toutes les couches sociales. Tout un système de relations entre la ville et la zone suburbaine se développait et rendait désormais rentable une intensification de la desserte Paris-banlieue. Ajoutons que les Compagnies étaient tenues, par leur cahier des charges à "l'obligation de transporter".

Fait significatif, c'est la banlieue nord, d'urbanisation précoce, qui bénéficie des premières installations ferroviaires spécialement conçues pour la desserte locale des voyageurs. Création des trains-tramways par exemple dès 1890. Mais c'est la Compagnie d'Orléans qui, après avoir accusé un très net retard, fait les progrès les

plus remarquables. Sur tous les réseaux enfin, le système des abonnements hebdomadaires et des tarifs ouvriers se généralise donnant accès à tous les trains de banlieue.

Bilan des réformes.

Sans aucun doute cette réorganisation des transports en commun est une réussite à l'actif des pouvoirs locaux, qui ont combattu les monopoles et inspiré les réformes. En démocratisant et rationalisant les transports en commun, les responsables locaux se sont donné l'outil indispensable à une politique du logement, de l'extension et de la planification urbaine, sans aucune réforme de structure ni modification des rapports sociaux dominants. Mais à quel prix ? Avec les conventions de 1910 et la concession du Métropolitain, et malgré les apparences, c'est à une nouvelle étape dans la concentration financière et le renforcement des monopoles, que les réformes radicales ont abouti. Pour imposer cette "démocratisation" au secteur privé, ainsi que des cahiers de charges plus lourds, les pouvoirs publics ont aussi consenti une aide financière, plus ou moins directe selon les cas : allégement des clauses financières pour les transports de surface, construction de l'infrastructure du réseau métropolitain par la Ville de Paris et, bien sûr, la garantie d'intérêt accordée aux grandes compagnies et étendue à la desserte-voyageurs banlieue. Une nouvelle fois, l'Etat abandonnait le service public au secteur privé et lui garantissait en outre un certain seuil de rentabilité. Bien sûr les radicaux ont amené le capitalisme figé dans les structures du 19ème siècle, à prendre à l'égard des services publics une politique plus souple, plus entreprenante, fondée sur l'exploitation de techniques modernes, comme la traction électrique, et prête à certaines concessions aux réalités politiques et sociales de l'époque. Mais on verra que fondé sur une croissance démographique et urbaine régulière, ce compromis n'a pas résisté aux épreuves de la guerre et au phénomène des lotissements.