

Chapitre I

LA NAISSANCE DU PARIS MODERNE LE POIDS DE LA RENTABILITE 1855-1914

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE

L'étude précédente menée sur l'évolution de la géographie industrielle de Paris et sa banlieue au XIX^e siècle a mis en évidence le lien étroit entre croissance démographique et urbaine et développement industriel (1). Les nouvelles structures de production tout en insufflant à la croissance démographique un rythme accéléré ont contribué pour une large part au remodelage de l'espace urbain. De l'ancien Paris aux structures urbaines traditionnelles surgit le Paris moderne remarquable par la spécialisation sociale et économique de ses quartiers et l'extension de son emprise démographique et économique aux communes du département. Les éclatements successifs de l'espace urbain entraînent une première réorganisation administrative en 1859. Cette dernière reporte les limites de la ville des fermiers généraux à l'enceinte fortifiée de Louis-Philippe, doublant ainsi la superficie de la capitale avec un apport de population évalué à 350 000 personnes. A l'aube du XX^e siècle, l'essor démographique et économique ininterrompu de la cité et de sa nouvelle banlieue pose à nouveau le problème de l'extension des limites administratives et la suppression de la frontière artificielle des fortifications. La capitale compte

alors 2 840 000 habitants (en chiffres ronds), soit un million de plus qu'après l'annexion, et le département de la Seine 1 266 000 habitants soit trois fois plus qu'en 1861.

Au cours de cette période, la grande industrie qui s'était primitivement implantée au centre de Paris, émigre successivement vers les quartiers limitrophes du vieux centre, dans nos actuels IX^e-X^e-XI^e arrondissements, puis une fois l'obstacle de l'octroi levé, vers les anciennes communes suburbaines, nos actuels quartiers périphériques (XII^e au XX^e). Le processus de décentralisation a été favorisé sous le Second Empire par les travaux d'Hausmann et dans une troisième phase, les mêmes raisons qui avaient provoqué le démarrage industriel de la petite banlieue sous la Monarchie de Juillet amorcent le démarrage industriel de la nouvelle banlieue. Entreprises nouvelles et entreprises chassées de Paris par la hausse des prix des terrains vont s'implanter massivement dans le dernier quart du XIX^e siècle et le début du XX^e dans les communes de banlieue en fonction des facilités de transport qu'elles y trouvent. Si globalement Paris continue à abriter une grande part des entreprises de toute taille (76,75 % des entreprises du département de la Seine) les plus vastes entreprises vont désormais s'établir en proche banlieue. On assiste en même temps à la baisse du nombre des grands établissements industriels à Paris. Le nombre des entreprises employant plus de 100 ouvriers passe de 387 à 307 dans Paris entre 1900 et 1914 ; alors qu'en banlieue il passe de 200 à 269 (cf. : Evolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX^e siècle. Vol. III. Atlas, pl. 32,33). Le terme banlieue, qui désigne au début au XIX^e siècle la zone suburbaine sur laquelle s'exerce essentiellement l'emprise administrative et juridique de la Ville, implique un siècle plus tard une notion de peuplement et de fonction économique. C'est, selon l'expression de Clozier "un groupement de localités contigües à Paris et en continuité territoriale entre elles" (2) où les densités de population et d'entreprises sont proches de celles de la ville. La comparaison des cartes de densité de population en 1851, 1872 et 1911 avec celles des localisations industrielles aux mêmes époques (1848-1872-1914) met en évidence de façon très nette

l'étroite relation entre croissance démographique et industrielle (cf Evolution de la géographie industrielle de Paris. Vol. III. Atlas, pl. 36, 6, 18 et 35).

Parallèlement à ce phénomène, on assiste à un bouleversement des structures sociales et urbaines. L'amorce de spécialisation sociale et économique qu'on a pu déceler sous la Monarchie de Juillet se poursuit tout au long de cette période. Au début du Second Empire, les multiples activités de la capitale administratives, commerciales et industrielles sont massées dans le centre de la ville, à l'intérieur des limites de nos actuels grands boulevards. Ces activités diverses occupent une population hétérogène et en l'absence de moyens de transports urbains, la population élit résidence à proximité de son lieu de travail (pl. 18). Bourgeois, ouvriers, artisans, commerçants, s'entassent dans ce vieux noyau urbain et le développement économique sous la Monarchie de Juillet a aggravé le surpeuplement de ces quartiers qui en 1851 atteignent des densités impressionnantes (cf Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 36, 1851). Mais déjà à ce point de concentration critique la population commence à émigrer vers les quartiers mitoyens. Le phénomène est particulièrement sensible sur la rive droite qui connaît des taux de croissance élevés avant 1850. Les quartiers du nord et du nord-est (faubourg Montmartre-faubourg Poissonnière-faubourg Saint-Denis-Porte Saint-Martin-Temple) en plus de l'impulsion initiale venue du centre bénéficie du stimulant industriel qui leur confère un caractère spécifique : leur taux de croissance est deux fois supérieur à celui de la moyenne parisienne. Leur dynamisme démographique est suffisant pour stimuler le peuplement des communes suburbaines du nord et du nord-est qui dépassent en 1851 le cap des 50 habitants à l'hectare (3). De cette croissance industrielle découle le caractère nettement populaire de ce secteur qui contraste avec l'hétérogénéité sociale du centre et le caractère nettement bourgeois de l'ouest. Dans ces quartiers où les activités économiques font défaut la croissance démographique lente rend compte de leur fonction résidentielle. Le faubourg Saint-Germain, la chaussée d'Antin, le Roule ont les densités les plus faibles de Paris en 1851. Ainsi autour du vieux centre

caractérisé par ses fortes densités de population, sa diversité sociale, sont apparus des quartiers remarquables par leur spécialisation sociale et économique. Au nord et à l'est les quartiers industriels et populaires, à l'ouest les quartiers résidentiels bourgeois.

La même répartition se dessine au delà du mur des fermiers généraux. Sous le Second Empire, l'annexion de 1859 et les grands travaux d'Haussmann ne font qu'accélérer le processus. Décongestion démographique et industrielle du vieux centre qui glisse progressivement vers le monde de la finance et du commerce ; clivage entre Paris bourgeois et Paris populaire et industriel. En éventrant le vieux centre, en reportant les limites de la capitale à l'enceinte des fortifications, Napoléon III a supprimé les obstacles et libéré Paris du poids du passé qui gênait cette évolution. Une nouvelle géographie économique et sociale de la capitale se précise au cours de cette période. Elle ne fera que s'affirmer dans le dernier quart du XIXe siècle et au début du XXe siècle.

Une phase décisive dans la croissance urbaine : le Second Empire.

La décongestion du vieux centre. La persistance des fortes densités de population dans les cinq premiers arrondissements ne doit pas masquer le phénomène majeur de régression démographique de ce secteur. Les travaux d'Haussmann ont accéléré le mouvement quasi spontané de départ des populations vers les quartiers limitrophes, particulièrement sur la rive droite ; les quatre premiers arrondissements perdent 20 348 habitants entre 1866 et 1872 soit 5,7 % de la population. Sur la rive gauche, le Ve et le VIe accusent un net recul : 16 220 personnes émigrent entre 1866 et 1872 soit une diminution de 7,9 % (4).

Un mouvement parallèle de désindustrialisation, du moins en ce qui concerne les plus vastes entreprises, accompagne cette régression démographique. Entre 1860 et 1872, 24 entreprises disparaissent, la plupart à la suite des percements de voirie ; 48 entreprises émigrent vers les quartiers limitrophes. Au terme de cette période, le vieux centre de la capitale qui totalisait six ans plus tôt

556 100 habitants soit près du 1/3 de la population parisienne n'en abrite plus que 28 %. Et pour la période 1860-1872, le pourcentage des grands établissements industriels passe de près de la moitié à 28 %. Ce processus engendre une modification profonde des structures économiques et sociales de ce secteur : le vieux centre perd sous le Second Empire sa première place dans l'activité industrielle de la capitale.

La régression démographique de ces quartiers touche essentiellement la classe ouvrière. Le phénomène est surtout sensible sur la rive droite où la proportion de la population ouvrière est la plus faible de Paris : 18,25 % alors que pour Paris la moyenne est de 36 %. Inversement, les catégories sociales plus aisées occupent dans ce secteur une place prépondérante. Propriétaires et rentiers, professions libérales et commerçants, fonctionnaires regroupent 62,4 % de la population de ces quatre arrondissements en 1872. Le développement des activités commerciales, bancaires et administratives est surtout sensible dans le 1er et 11e arrondissements qui comptent les pourcentages les plus élevés employés dans la capitale, respectivement 20 et 28 % pour une moyenne parisienne de 15 %. Les arrondissements de la rive gauche prennent une coloration plus bourgeoise et résidentielle ; moins surpeuplés que ceux de la rive droite, moins industrialisés, dans ces derniers la proportion des rentiers et propriétaires et professions libérales est plus élevée : 22,8 % de la population totale. Ceci semble confirmé par le taux élevé de domestiques résidant dans ce secteur : entre 7,5 et 12 % de la population selon L. Chevalier (5).

Ainsi à la fin du Second Empire, le vieux centre a perdu toute la spécificité sociale ; l'élément aisé y domine, alors que le monde du commerce et de la banque semble s'affirmer.

La régression industrielle et démographique qui caractérise ce secteur est cependant unique à Paris. Partout ailleurs, la population continue à progresser, l'industrie à se développer. Mais dans chaque secteur, les rythmes de croissance sont très divers et reflète

l'antagonisme entre bloc bourgeois à l'ouest, bloc ouvrier au nord et à l'est, le sud de Paris ne pouvant être nettement rattaché à l'un ou l'autre bloc.

Les quartiers intermédiaires. (VIIe, VIIIe, IXe, Xe, XIe). Cette zone qui formait la périphérie de l'ancien Paris, maintient un rythme de croissance très élevé sous le Second Empire. Comprise entre les boulevards intérieurs et extérieurs, elle accueille, de 1866 à 1872, 43 000 nouveaux résidents soit un taux de progression supérieur à la ~~moyenne~~ parisienne : 7,6 % contre 2,8 % pour Paris. Ce sont surtout les arrondissements du nord et de l'est (IXe, Xe, XIe) qui absorbent cet apport de population : 34 250 individus vont s'installer dans la même période dans ce secteur. En 1872, ce dernier totalise 406 552 habitants soit 22 % de la population parisienne sur 11 % du territoire. Rien de comparable dans les arrondissements ouest, le VIIe et le VIIIe n'exercent qu'un faible attrait sur les populations chassées du centre. Malgré un taux de croissance assez élevé (6 % entre 1866 et 1872) ils ne parviennent pas à maintenir leur niveau de peuplement. En 1872, 3 % de la population parisienne y réside, sur une superficie égale à 10 % du territoire, contre 8 % en 1866. Ce déséquilibre démographique découle de l'inégal développement industriel des deux blocs. Au nord et à l'est, près de la gare du Nord et de l'Est, du canal Saint-Martin, est apparue une vaste zone industrielle exerçant un attrait puissant sur la main d'oeuvre. A l'ouest, l'activité industrielle est presque inexistante. Une analyse de la répartition de la population par catégorie socio-professionnelle rend compte de ce déséquilibre (6).

A l'ouest, le monde bourgeois s'enracine : les VIIe et VIIIe arrondissements ont en 1872 les taux les plus élevés des propriétaires et rentiers : respectivement 21,2 % et 40,5 %, mais aussi les plus forts pourcentages de domestiques (plus de 12 %). Inversement le pourcentage de la population ouvrière est particulièrement faible surtout dans le VIIIe où cette catégorie ne représente que 11,3 % de la population totale contre une moyenne parisienne de 36 %. Dans les quartiers nord et est de la zone intermédiaire les caractéris-

tiques de la population sont exactement opposées : dans les Xe et XIe arrondissements, les catégories de propriétaires, rentiers et professions libérales ne représentent qu'un faible pourcentage de la population totale ; 10,9 %, alors que la population ouvrière regroupe 48,9 % de la population des deux arrondissements. Entre le bloc bourgeois à l'ouest et le bloc ouvrier du nord et de l'est, le IXe arrondissement malgré son rythme de croissance démographique se rattache plus au centre et à l'ouest qu'au bloc ouvrier du nord-est ; le pourcentage ouvrier est dans ce secteur un des plus faibles de la capitale 15 %. Mais les professions libérales, propriétaires et rentiers y représentent 38,3 % de la population le rattachant ainsi aux quartiers ouest. Par ailleurs le pourcentage des employés y est également très élevé (plus de 20 %) ce qui le rattache aux quartiers d'affaires du centre.

A la fin du Second Empire, la spécialisation sociale et économique des quartiers s'est précisée ; les multiples fonctions économiques et sociales autrefois regroupées au centre de la ville se sont dispersées dans les quartiers limitrophes abandonnant le centre rénové au monde des affaires et aux populations aisées. Au delà de l'ancienne barrière de l'octroi, la zone nouvellement annexée se développe dans le sillage de la couronne des quartiers intermédiaires.

Les arrondissements périphériques. Le développement des anciennes communes suburbaines se caractérise sous le Second Empire par une forte croissance démographique et économique. Alors qu'en 1851 seules les communes du nord-est, déjà industrialisées et peuplées, avaient dépassé le cap des densités supérieures à 50 habitants à l'hectare, en 1872 toute la zone périphérique a franchi ce seuil (7). D'une manière globale, la suppression de l'octroi en libérant des terrains encore peu urbanisés, et à bas prix, a favorisé l'exode des populations et des entreprises vers cette zone. Entre 1860 et 1872, plus du tiers des grandes entreprises industrielles nouvelles s'implantent dans ce secteur. A la fin de cette période 154 entreprises et parmi les plus vastes existent à la périphérie soit 31,4 % du total des entreprises parisiennes alors qu'à la veille de l'annexion à peine

le quart y étaient implantées. Mais dans le détail, la croissance démographique et industrielle est très inégale selon les secteurs et l'antagonisme ouest-est qui est apparu au centre de Paris se retrouve à la périphérie.

Les XVIIIe, XIXe et XXe arrondissements, anciennes communes de Montmartre, la Villette Belleville et Ménilmontant, poursuivent à un rythme soutenu leur croissance démographique et économique. De 1866 à 1872, ces arrondissements accueillent 17 225 nouveaux résidents et en 1872 ils totalisent 319 281 individus soit 17 % de la population parisienne. Parallèlement, le tiers des entreprises créées à la périphérie vont s'implanter dans ce secteur à proximité du bassin de la Villette et de la gare du Nord. La population de ces quartiers a un caractère nettement ouvrier. Cette catégorie représente respectivement 51 %, 39 % et 60 % de la population totale, alors que la catégorie des rentiers et propriétaires et professions libérales y est la plus faible de la capitale, en moyenne 5 % et 2,5 % pour l'une et l'autre catégorie. Par leur rythme de croissance démographique et industrielle, les caractéristiques de leur population, les XVIIIe, XIXe et XXe se rattachent au Xe et XIe arrondissements avec lesquels ils constituent un ensemble homogène. Autour du bassin de la Villette, du canal Saint-Martin, de la gare du Nord et de l'Est est apparue une zone industrielle compacte où est venue s'entasser la population ouvrière chassée du centre par la hausse des loyers et les provinciaux attirés par les possibilités d'emploi. En 1872, les Xe, XIe, XVIIIe, XIXe et XXe arrondissements abritent au total 382 000 ouvriers soit 47,5 % de la population ouvrière parisienne. C'est évidemment dans cette zone que la proportion des ouvriers par rapport à la population résidente est la plus forte : 64 % contre 36 % en moyenne à Paris (cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas pl. 37).

La stimulant industriel qui a provoqué la croissance démographique du Nord-est a fait défaut aux autres secteurs de la périphérie, aussi les rythmes de croissance des six autres arrondissements périphériques et ses caractéristiques sont-ils très différents. Les XIIe,

XIIIe, XIVe, XVe, XVIe et XVIIe arrondissements voient en effet leur population augmenter à un rythme beaucoup moins rapide. Entre 1866 et 1872, ils accueillent 28 250 individus nouveaux répartis à peu près également sur chaque arrondissement. Cette lente croissance confirme le déséquilibre démographique entre l'ouest et le sud d'une part, le nord et l'est d'autre part qui caractérise le peuplement de Paris. En 1872 cette zone qui couvre 45 % du territoire n'abrite que 24 % de la population totale. L'antagonisme social ouest bourgeois et nord-est ouvrier est encore plus contrasté à la périphérie.

A l'ouest, dans le prolongement du VIIe et VIIIe arrondissement, le XVIe et le XVIIe ont en 1872 un caractère nettement bourgeois ; la population aisée (propriétaires et rentiers, professions libérales) y est plus élevée qu'ailleurs : respectivement 21 % et 6,2 % dans le XVIIe, 25,2 % et 6,7 % dans le XVIe. Les forts pourcentages de domestiques résidant dans ce secteur (plus de 12 % de la population du 16e) confirment cette caractéristique (8). Pendant tout le Second Empire, l'ouest continu donc à se peupler richement, la politique de rénovation haussmannienne qui concentre dans ce secteur les réalisations les plus prestigieuses et les travaux d'embellissement a favorisé ce mouvement. La hausse du prix des terrains qui en a résulté a automatiquement exclu les populations modestes de ces "beaux quartiers". 11,4 % d'ouvriers, 17 % d'employés ont élu domicile dans les VIIe, VIIIe, XVIe et XVIIe en 1872.

Entre l'ouest bourgeois et le nord-est ouvrier, les arrondissements périphériques du sud se distinguent par leur spécificité sociale qui rend leur classement aléatoire. Le XIIe arrondissement, par le nombre élevé de ses patrons et chefs d'industrie et d'ouvriers et le pourcentage extrêmement bas des propriétaires et rentiers, semble plutôt se rattacher au monde de l'artisanat. Le XIIe constitue un exemple unique dans la périphérie de stagnation démographique et de composition sociale de sa population. Avec une population ouvrière peu nombreuse (21 % du total) des activités artisanales, industrielles et commerciales peu développées, le XIIe n'est pas non plus un quartier résidentiel bourgeois malgré la forte proportion des pro-

priétaires et rentiers (24,2 % de la population). L'atmosphère insalubre qui règne dans ce secteur, par la présence de la Bièvre et ses tanneries, a valu à cet arrondissement une mauvaise réputation. Il doit sa situation marginale à ses activités et à la population qui y réside, petits artisans pauvres travaillant seuls, chiffonniers et indigents qui d'après la statistique de 1869 sur cette dernière catégorie, forment 1/6 de la population de l'arrondissement. Enfin le X^{IV}e et le X^Ve arrondissements, entre l'ouest bourgeois et sud-est populaire et artisanal, font figure d'exception par leur rythme de croissance démographique assez élevé, le développement du secteur industriel particulièrement dans le X^Ve au pont de Grenelle et à Javel, ces derniers se rattachent à un moindre niveau au groupe des arrondissements industriels du nord-est. Comme dans ce secteur la proportion des propriétaires et rentiers y est très faible (5 % en moyenne) alors que la part de la population ouvrière s'élève à 40 %.

Au terme de cette période fondamentale dans l'évolution de Paris, la géographie économique et sociale de la capitale est fixée pour un demi siècle. Sous le coup des travaux de rénovation entrepris par Haussmann le vieux centre s'est désagrégé pour laisser place au commerce aux banques, aux administrations publiques et privées, provoquant le départ des ouvriers et des usines au nord et à l'est, des populations aisées à l'ouest. Entre ces deux tendances, le sud de la ville moins bien relié au centre, défavorisé par ses conditions naturelles revient aux pauvres, aux indigents, aux petits artisans. Cette redistribution de l'espace urbain ne subira que peu de changements avant la première guerre mondiale.

La nouvelle banlieue. L'annexion de la zone suburbaine décrétée en 1859 était destinée dans l'esprit de ses promoteurs, en supprimant le carcan de l'enceinte des fermiers généraux, à décongestionner le centre. Cette décision permettait de mettre à la disposition des industriels de vastes espaces à bas prix, sans toutefois laisser s'échapper la matière imposable. Mais le report des limites de Paris et de l'octroi aux fortifications n'était pas sans danger et pour

éviter les deux écueils d'un développement d'une nouvelle zone suburbaine aux portes de Paris et de l'émigration des populations au delà des fortifications, des mesures furent prises : pour les industriels établis dans la zone suburbaine nouvellement annexée, report des effets de la loi de 1859 à 1870. Jusqu'à cette date industriels et entrepreneurs continuent à être exonérés des droits d'octroi. On pensait par cette mesure éviter le transfert des entreprises au delà des fortifications (9). La décision d'étendre les limites de Paris au delà des fortifications à la zone non aedificandi répond à la préoccupation suivante : éviter la construction de nouveaux faubourgs extérieurs au détriment des territoires annexés, limiter le peuplement des communes non annexées de la périphérie. Les craintes de "débordement" de la ville vers la périphérie s'avéraient justes. Sous l'empire, une nouvelle banlieue se développe aux portes de Paris. La croissance démographique des communes limitrophes s'avère très forte entre 1860 et 1872 et contraste nettement avec la croissance lente des communes du département plus éloignées.

Pour s'en tenir aux communes de proche banlieue, leur taux de croissance démographique atteint 50 % entre 1860 et 1872. Alors qu'à Paris le taux d'augmentation au cours de la même période n'est que de 7,9 %. Cette différence importante s'explique cependant par le niveau très faible de peuplement des communes de banlieue au moment de l'annexion. Les trente communes de proche banlieue sont en effet peuplées de 184 260 habitants sur une superficie bien supérieure à celle de Paris. En 1872, 92 260 individus nouveaux y résident soit au total 276 520. A cette date, vingt six communes du département de la Seine ont franchi le seuil de densité supérieur à dix habitants à l'hectare et la plupart des communes limitrophes ont dépassé le cap des vingt habitants à l'hectare : Aubervilliers, Clichy, Courbevoie, Issy, Les Lilas, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Puteaux, Saint-Denis, Saint-Mandé (cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 37). Mais si globalement toutes les communes progressent, on note une grande diversité de rythme selon les secteurs de banlieue.

Le peuplement des communes du nord et du nord-est est particulièrement actif entre 1860 et 1872. Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais gagnent 25 800 habitants et absorbent par là même plus du quart de la croissance démographique de la proche banlieue. Ces communes qui portaient déjà en 1860 d'un niveau de peuplement assez élevé, abritent à la fin du Second Empire près du quart de la population de la proche banlieue et forment aux portes de Paris une véritable agglomération de 64 000 habitants. Saint-Denis compte alors 31 990 habitants, Aubervilliers 9 240, Pantin 12 340, Le Pré Saint-Gervais 4 130 (sur une très faible superficie).

A l'ouest, au sud et à l'est de Paris, le peuplement est beaucoup plus hétérogène. A l'ouest, Clichy et Levallois se singularisent en 1872 par leurs densités supérieures à cinquante habitants à l'hectare. De l'autre côté de la Seine, Puteaux et Courbevoie, de peuplement déjà anciens dépassent au cours du Second Empire le seuil des vingt habitants à l'hectare. Ces agglomérations côtoient des communes à caractère rural où la population est restée à peu près stationnaire : Nanterre gagne 390 habitants en 12 ans, Gennevilliers 260.

Au sud de Paris, la population des communes limitrophes progresse globalement mais quatre d'entre elles se singularisent par une croissance plus marquée : Boulogne, Gentilly, Ivry et Charenton. A Ivry, la population double au cours de la période et passe de 7 050 à 13 160 habitants. Boulogne passe de 13 940 à 18 965, Charenton de 5 530 à 7 140. Seul Boulogne compte tenu de sa superficie ne franchit pas le cap des vingt habitants à l'hectare. A côté de ces nouvelles agglomérations, Issy, Vanves, Malakoff conservent leur caractère rural et de vastes espaces non urbanisés subsistent entre les fortifications et ces communes.

A l'est, même diversité : seules les communes de Vincennes et Saint-Mandé franchissent le seuil des vingt habitants à l'hectare. Dans la première la population passe de 13 410 à 17 060, dans la seconde de 2 880 à 6 390, soit une progression de 122 % entre 1861 et 1872. Montreuil sans franchir le cap des densités supérieures à vingt

habitants à l'hectare connaît une croissance démographique capitale. Avec un taux de 73 %, qui porte sa population de 6 870 à 12 290 au cours de la période. Par contre Bagnolet ne compte que cinquante nouveaux résidents entre ces deux dates.

Si globalement l'annexion a provoqué la croissance démographique de la proche banlieue de Paris, il ne faudrait cependant pas exagérer l'importance du phénomène. L'urbanisation de la zone même proche de Paris est encore peu avancée et les surfaces vouées à l'agriculture occupent la majorité du territoire des communes. En l'absence de toute statistique sur la spécificité sociale des mouvements de population dans cette zone, il serait inexact de voir dans le stimulant industriel un facteur essentiel de la croissance démographique. Au cours de cette période toutes les catégories sociales ont dû participer au peuplement de la proche banlieue. Néanmoins pour quelques communes, ce facteur semble avoir été important. En effet, toutes les communes qui ont franchi le cap des vingt habitants à l'hectare sont celles où l'activité industrielle s'est le plus développée. A Saint-Denis où trente établissements industriels sont créés, la population progresse de 45 %. A Pantin, le nombre des usines double au cours de la période ; la population progresse de 154 % et malgré la persistance d'une grande diversité sociale on peut supposer qu'une bonne partie de la croissance démographique a été absorbée par la population ouvrière. Cette légère coloration ouvrière concerne essentiellement les communes du nord et du nord-est et les quelques communes de la banlieue ouest et sud touchées par ce phénomène (Clichy, Levallois, Courbevoie et Puteaux, de part et d'autre de la Seine à l'ouest ; Boulogne, Ivry au sud, Montreuil à l'est).

Mais le processus n'est qu'à ses débuts ; la bipolarité sociale qui caractérise le Paris du Second Empire ne se retrouve pas en banlieue. L'absence de toute statistique sur la répartition socio-professionnelle des populations de banlieue prouve bien que le phénomène de spécialisation sociale que les statisticiens n'ont pas manqué de percevoir dans Paris n'était pas caractéristique du peuplement de la banlieue à cette époque.

Les antagonismes sociaux. 1872-1914.

Le Paris de la "belle époque". De 1872 à 1914, la population parisienne continue sa progression. Elle passe de 1 858 710 à 2 846 986 habitants soit un taux d'augmentation de 53 % entre les deux dates.

L'essor économique se poursuit également, ralenti cependant par la crise économique du dernier quart du XIX^e siècle. La population active croît de 430 542 unités entre 1866 et 1886, 149 787 seulement entre 1886 et 1896 et 281 838 entre 1896 et 1906 (10).

Globalement, les structures économiques et sociales se modifient progressivement. On assiste en effet à un net recul de l'industrie à l'intérieur des fortifications ; le mouvement concerne principalement la grande industrie, le nombre des grands établissements industriels passe de 489 à 307 entre 1872 et 1914. L'évolution des différentes catégories professionnelles confirme cette tendance : en 1872 le personnel employé dans les usines représente 36 % de la population résidente totale ; en 1911, cette catégorie ne représente plus que 26 % du total (11). Baisse relative mais aussi baisse en valeur absolue ; en 1911 449 911 ouvriers sont recensés à leurs lieux de travail contre 450 672 en 1886. Au plus fort de la crise en 1896, 417 557 ouvriers étaient recensés à Paris. L'industrie conserve néanmoins la première place dans l'activité de la capitale. Par contre, tous les autres secteurs de l'activité économique (à l'exception de l'agriculture) progressent au cours de cette période : commerce, banque, spectacles, services publics et administrations, professions libérales occupent un pourcentage de plus en plus important de la population active. Dans le commerce, les effectifs passent successivement de 133 185 individus en 1866 à 217 502, 272 228 et 394 493 en 1886, 1896 et 1906. En pourcentage, ce secteur qui employait 7,2 % de la population active en 1866, accède avec 25 % des actifs en 1906 au second rang de l'activité économique de la capitale. Le secteur bancaire est à cette époque en plein développement. Les effectifs peu nombreux en 1866 (7 099 individus soit 0,8 % du total des actifs) passe à 34 496 en 1906 soit 2 % du total. Dans le secteur public et administratif même progression ; les effectifs progressent de 38 739 individus à 89 217 entre 1866 et 1906 soit en pourcentage

une progression de 4,3 % à 5,1 % entre ces deux dates. Dans les carrières du spectacle et les professions libérales, on dénombre 42 034 actifs en 1866 soit 4,7 % de la population active ; en 1906, 103 467 soit 5,9 % du total. Au total, le secteur "tertiaire" qui employait 17 % des actifs en 1866 en occupe 38 % en 1906. Cette catégorie de travailleurs, nettement différenciée, de celle des ouvriers, par leur mode de vie, leurs revenus, ne constitue cependant qu'une fraction peu importante de la population parisienne totale (16 %). Nous verrons que ce fait revêt une réelle importance dans le problème des transports en commun.

La distribution de l'espace urbain entre les différentes catégories sociales ne subit pas de modification importante après la chute de l'Empire. La régression démographique et industrielle du centre se poursuit et gagne petit à petit les quartiers limitrophes de la rive droite. Populations et entreprises chassées du centre investissent la zone périphérique. Le processus de spécialisation sociale et économique aboutit à la veille de la première guerre mondiale. Autour du centre commercial, bancaire, administratif et universitaire, élargi maintenant aux quartiers intermédiaires, deux zones antagonistes s'affrontent : l'ouest résidentiel bourgeois, la couronne périphérique Nord-est et sud industrielle et populaire. (cf Évolution de la géographie industrielle de Paris. Atlas, pl. 37, 1911).

L'évolution démographique du centre (6 premiers arrondissements) se marque au cours de cette période par une stagnation globale de la population : entre 1872 et 1906, 7 990 individus nouveaux seulement sont recensés ; cette croissance est d'ailleurs absorbée par les deux arrondissements de la rive gauche. Sur la rive droite, les quatre premiers arrondissements continuent à se vider, et les densités moyennes à l'hectare tombent de 639 à 554 habitants. Cette décroissance semble toucher essentiellement la population ouvrière dont le pourcentage par rapport à la population active employée sur place passe de 27 % à 18 % entre 1872 et 1911. L'industrie, grande et petite, laisse place aux bureaux, locaux commerciaux et administrations, banques, maisons à habitations bourgeoises et, phénomène significatif

de cette nouvelle fonction résidentielle, le nombre des domestiques s'élève à 37 503 individus soit 7 % de la population résidente. La hausse du prix des terrains et des loyers exclut d'ailleurs presque automatiquement les catégories de population les plus modestes. En 1902 (12), d'après le livre foncier, le prix moyen des loyers dans les IIe et VIe arrondissements est dix fois supérieur à celui des quartiers périphériques est.

Les arrondissements intermédiaires (du VIIe au XIe) continuent à se peupler malgré un niveau de peuplement au départ très élevé surtout dans le IXe, Xe et XIe. A l'ouest, dans le VIIe et le VIIIe la population croît de 35 % entre 1872 et 1911. Cette forte croissance ne permet cependant pas de compenser le déséquilibre démographique traditionnel entre ouest et est et, en 1911, 6,7 % seulement de la population habite ce secteur qui conserve son caractère résidentiel bourgeois ; la population active ne compte que 9,4 % d'ouvriers soit 2,6 % seulement du total des ouvriers parisiens. Le nombre de domestiques y est particulièrement élevé : 36 744 individus soit 29,2 % de la population active.

Au nord, les IXe, Xe et XIe arrondissements continuent leur étonnante progression malgré leur niveau de départ. Mais contrairement à la période précédente ce dynamisme démographique ne semble pas avoir été alimenté par la population ouvrière chassée du centre. D'ailleurs, comme dans les quartiers centraux, la grande industrie est en pleine régression dans cette zone et la hausse du prix des terrains et des loyers exclut l'installation des catégories sociales les plus modestes. Ce glissement vers le monde des affaires est surtout sensible dans les IXe et Xe arrondissements. La catégorie des employés de commerce, des banques et du spectacle représente ici 62 297 personnes soit la moitié de la population active du secteur. Le XIe arrondissement acquiert un caractère mixte. La grande et petite industrie a gardé dans ce secteur une place importante et en 1911 on dénombre 90 450 ouvriers soit 61 % de la population active. Néanmoins le commerce emploie 31 659 individus soit 21 % des actifs. D'ailleurs, la hausse du prix des terrains et des loyers très modérée a permis

aux populations ouvrières d'y élire domicile. Le XI^e arrondissement par sa composition sociale et ses structures économiques se rattache en définitive au bloc populaire et industriel de la périphérie est.

Ce sont les arrondissements périphériques (XI^e au XX^e) qui absorbent dans la période qui suit l'Empire l'essentiel de la croissance démographique de la capitale. En 1911, 1 594 320 résident à la périphérie soit 56 % de la population parisienne. En particulier le XVI^e et le XVII^e à l'ouest participent à cette croissance avec une progression de 147 % entre 1872 et 1911. Mais moins peuplés au départ que les arrondissements nord et est, ils n'abritent en 1911 que 12 % de la population parisienne. L'appartenance sociale de leurs résidents n'a guère changé depuis l'Empire : quartiers bourgeois, zone de résidence. On y dénombre 44 972 domestiques en 1911 soit près du quart de la population active et également près du quart du total des domestiques employés à Paris. Les professions libérales y sont également fortement représentées : 18 400 individus en 1911 soit 14 % du total parisien. Inversement la population ouvrière travaillant dans cette zone ne représente que 16,4 % des actifs.

Les autres arrondissements périphériques connaissent également une forte croissance démographique ; 275 750 individus nouveaux sont recensés au cours de cette période, soit une progression de 86 %. Les arrondissements sud, du XII^e au XV^e participent pour la première fois à cet essor, en trente ans leur population quintuple et passe de 142 200 à 653 210 habitants. Le secteur nord et est maintient également son rythme de croissance : avec 275 750 individus nouveaux soit une progression de 86 %. Cette croissance semble essentiellement due à la classe ouvrière. Dans les arrondissements du sud, 32 % de la population résidente appartient à cette catégorie en 1911 contre 16 % en 1872. Le pourcentage s'élève à 35,2 % dans les XVIII^e, XIX^e, XX^e. Au total ces sept arrondissements emploient 55 % de la population ouvrière parisienne avant 1914. Cette évolution est étroitement liée à l'industrialisation de ce secteur. Les anciens pôles d'implantation, au nord-est, s'étendent, de nouveaux se développent dans le XV^e et le XII^e à proximité de la Seine.

Entre 1901 et 1914 sur les cinquante six entreprises industrielles de plus de cent ouvriers créées à Paris, trente six vont s'implanter à la périphérie, et en 1914 alors que le vieux centre est totalement désindustrialisé, que les zones industrielles traditionnelles du IXe, Xe et XIe sont en régression, les arrondissements périphériques comptent 171 entreprises de vaste dimension, soit 55,7 % du total parisien. (cf Evolution de la géographie industrielle de Paris. Atlas, pl. 33). Entreprises transférées du centre, entreprises nouvellement créées ont entraîné à leur suite les ouvriers chassés par la hausse des loyers et attiré les immigrants en quête d'emploi. Du XVIIIe au XVe arrondissement se déroule une zone de peuplement et d'habitat uniforme où les classes populaires, les ouvriers essentiellement, sont venus s'entasser au fur et à mesure de la désindustrialisation du centre et de la transformation des arrondissements limitrophes en quartiers d'affaires, abandonnant la rive gauche aux activités universitaires et l'ouest aux classes aisées.

Le développement de la banlieue. Malgré un léger ralentissement de la croissance démographique des communes de banlieue entre 1872 et 1890, la population du département augmente à la fin du XIXe et au début du XXe siècle à un rythme rapide. On dénombre 693 000 habitants en 1891, 956 000 en 1901, 1 085 000 en 1906 et 1 266 000 en 1911 dans le département de la Seine (13). Depuis l'annexion de 1859, la population a quadruplé, et si l'on s'en tient aux communes de proche banlieue, la progression a été de 300 % entre 1872 et 1911. Dans cette zone limitrophe de la capitale, la population passe de 276 500 à 881 500 habitants. La banlieue perd ainsi progressivement son caractère rural et la comparaison de la carte des densités entre 1872 et 1911 montre la progression des fortes densités de population à toutes les communes limitrophes et même à l'ouest aux communes de la boucle aval de la Seine (cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris... Atlas, pl. 36, 1911). En 1872, deux communes seulement, Clichy et Levallois avaient dépassé le seuil des cinquante habitants à l'hectare ; en 1911 vingt deux ont franchi ce cap.

A l'origine de cette croissance démographique soutenue et contraire-

ment à la période précédente, le phénomène industriel semble avoir été un facteur déterminant. Après la crise économique de 1873-1890, l'essor industriel de la proche banlieue se poursuit alors que dans la capitale le mouvement d'industrialisation est tari et que les activités du "tertiaire" sont à la base du développement économique.

En proche banlieue, une vague d'implantations industrielles porte le nombre des grandes entreprises de 233 en 1888 à 369 en 1914. Le mouvement jusqu'alors cantonné aux communes du nord-ouest, du nord et du nord-est, gagne les communes de l'ouest, situées de part et d'autre de la Seine, et du sud. La comparaison des densités de population et de la géographie industrielle de la banlieue met en évidence la liaison entre industrialisation et croissance démographique accélérée. A Levallois, où le nombre des implantations industrielles passe de 9 à 25 entre 1890 et 1914, les densités s'élèvent de 162 à 288 habitants à l'hectare. A Ivry, le nombre des grands établissements industriels passe de 20 à 32, les densités de 39 à 61. D'une manière générale, la croissance démographique est particulièrement forte dans les communes industrielles du nord, du nord-est, et de l'ouest. Dans le secteur nord et nord-est (Pré Saint-Gervais, Pantin, Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen) la population sextuple en trente ans ; elle triple dans les communes industrielles de l'ouest (Clichy, Levallois, Puteaux, Suresnes, Boulogne, Courbevoie et Issy). Dans les communes du sud et de l'est où le mouvement d'implantations industrielles a été moins fort, la croissance démographique est légèrement inférieure à la moyenne de la proche banlieue. Dans les petites localités du sud, à Vanves, Malakoff, Montrouge, Gentilly, Le Kremlin, le taux de progression est de 2,3 en moyenne. Néanmoins à Ivry où le mouvement d'industrialisation, bien que tardif est particulièrement vif, la population triple en trente ans.

La croissance démographique du département de la Seine à la fin du XIXe siècle et début du XXe, n'a cependant pas été entièrement absorbée par les communes industrielles de proche banlieue. Certaines communes non limitrophes, et épargnées par l'industrialisation, affichent en effet un rythme de croissance démographique comparable

à celui des communes industrialisées. C'est le cas des communes d'Asnières, Colombes, Bois-Colombes, Nanterre, Gennevilliers (et Neuilly) à l'ouest dont la population quadruple entre 1872 et 1911 ; de Villemomble, Aulnay, Pavillorsous-Bois à l'est dont la population fait plus que tripler et au sud-est, des communes du bord de la Marne : Nogent, Joinville, Saint-Maur, Champigny, Bry sur-Marne où la population double entre les deux dates. Malgré des taux de croissance similaire, rien de commun entre les caractéristiques de peuplement de Vitry et celui de Saint-Maur, entre celui de Clichy et de Colombes. Les dénombrements statistiques de la Ville de Paris et du département de la Seine ne donnent malheureusement d'état détaillé de la population des communes par catégories socio-professionnelles que pour 1886 (14). A cette date les caractéristiques démographiques de la proche banlieue sont largement esquissées. Il n'en est pas de même pour les autres communes du département, particulièrement celles de l'est et du sud-est qui conservent encore à cette époque un caractère rural.

Dans la zone suburbaine, dès 1886 et malgré la crise économique, les ouvriers représentent l'essentiel de la population active. A Saint-Denis, on recense à cette date 10 207 ouvriers sur 17 703 actifs soit 57 % du total. A Saint-Ouen, 9 630 ouvriers sur 13 208 actifs soit 72 % du total. Les pourcentages s'élèvent à 46,7 % à Clichy, 52 % à Suresnes, 51 % à Boulogne. A Gentilly, Malakoff, Montrouge et Vanves, les ouvriers représentent 50 % de la population active, 8 084 individus sur 16 462 actifs. A Ivry, la commune la plus industrialisée du sud, le pourcentage des ouvriers s'élève à 60 % de la population active. Du Pré-Saint-Gervais à Ivry, à l'exception de Neuilly, les communes limitrophes du nord, de l'ouest, mais aussi du sud, forment autour de la capitale, dès les dernières années du XIXe siècle une zone de peuplement à nette dominante ouvrière.

On peut supposer, à juste titre, que ce caractère s'est accentué avec la reprise économique de la fin du XIXe et du début du XXe : les statistiques publiées par la Ville de Paris en 1906 indiquent que 63 % de la population active du département soit 1 209 000 indi-

vidus sont employés dans l'industrie. Ce chiffre englobe certes aussi bien l'ouvrier que l'employé ou le patron d'usine, mais confirme le recul décisif des activités agricoles au profit de l'industrie. Cette évolution très avancée en proche banlieue devait aller en s'atténuant aux confins du département. La statistique de 1886, permet de déceler un autre type de peuplement que celui de la proche banlieue lié à l'industrialisation.

Dans les secteurs est et sud est et de l'ouest, quelques communes ayant perdu leur caractère rural, semblent acquérir une fonction résidentielle. A Vincennes par exemple, sur une population active de 10 300 personnes, en 1886, on ne compte que 2 170 ouvriers mais 6 459 patrons et 1 093 employés. A Charenton, on dénombre 2 915 patrons, 1 573 employés et 1 624 ouvriers seulement. A Fontenay-sous-Bois 1 969 patrons et 787 ouvriers. A Nogent, 1 862 patrons, 1 205 employés, 1 068 domestiques et 1 807 ouvriers. Le contraste est encore plus net à l'ouest. A Neuilly on recense à la même date 4 933 patrons, 2 240 employés, 2 451 domestiques et 1 960 ouvriers ; à Colombes 2 561 patrons, 1 134 employés et 2 242 ouvriers.

Cette nouvelle fonction résidentielle de la banlieue, à peine esquissée en 1886, et limitée à quelques communes du département, s'étend en 1914 à plusieurs autres secteurs. Plusieurs auteurs se sont attachés à déterminer le caractère social de ce peuplement lié aux premières opérations de lotissements en banlieue. Phénomène encore marginal pendant l'empire, qui prend à partir de 1875 une certaine ampleur. On note avant cette date quelques lotissements ponctuels (15), le bois de Romainville en 1848, le début du morcellement de la forêt de Bondy à l'est, celui du bois de Brévennes à l'ouest, du parc de Juvisy au sud. La commune de Pavillor-sous-Bois naît du lotissement de la forêt de Bondy, au sud de ce secteur, Le Raincy, Villemonble profitent du lotissement des bois Papin et Doré. A partir de 1875, le mouvement s'accélère ; la boucle de la Marne est atteinte. Les 1 120 hectares de Saint-Maur ne sont qu'un immense lotissement ; Nogent, Champigny, Bry-sur-Marne, Joinville sont à leur tour lotis. A l'ouest, le mouvement s'accélère à Colombes, Gennevilliers. Le

lotissement du Bois Colombes donne naissance en 1890 à une commune du même nom.

Au total pour l'ensemble de la banlieue, Bastié dénombre 3 000 hectares de lotissements à pavillons avant 1914 (16) et tous les auteurs ont mis en évidence le caractère bourgeois de ce peuplement. Ces lotissements, contrairement à ceux de l'entre deux guerres n'ont soulevé aucun problème grave et nous touchons ici à un phénomène en étroite connexion avec les transports en commun ; ces lotissements de luxe, bien desservis ont permis aux catégories professionnelles les plus aisées, patrons, professions libérales, employés, de trouver dans les secteurs de banlieue les plus hospitaliers un lieu de résidence loin des bruits et de l'atmosphère polluée de la ville. Le phénomène est suffisamment important pour qu'en 1906 (17), le commentaire de la statistique mentionne ce surplus de population active, recensée à son lieu de travail parisien mais résidant dans les environs de Paris, dans les communes de la Seine et même en Seine-et-Oise : leur nombre s'élève alors à 100 000. Sans affirmer que la totalité des effectifs soit constituée par des catégories aisées, on peut supposer, compte tenu de leurs revenus, de leurs conditions de travail plus souples que celles de la classe ouvrière, qu'ils en constituaient une part essentielle.

Ainsi dès le début du XXe siècle, les premiers indices de l'évolution future de Paris s'esquissent. Les professions non industrielles commencent à croître plus vite que le secteur industriel ; Paris se vide en effet de ses activités industrielles au profit du secteur administratif, commercial et bancaire. Globalement, l'équilibre entre bloc bourgeois et ouvrier s'est rompu en faveur du premier. Ce dernier s'étend aux quartiers centraux de la rive gauche, déborde les grands boulevards sur la rive droite et repousse le Paris ouvrier dans les arrondissements périphériques qui seuls conservent une activité industrielle importante. Le contraste social amorcé sous l'Empire s'est accentué pendant le dernier tiers du XIXe siècle et au début du XXe. Au bloc bourgeois de l'ouest et du centre s'oppose une couronne périphérique ouvrière plus monolithique. Cette

dernière s'est étendue d'ailleurs au delà des fortifications dans les communes limitrophes du nord, nord-est, de l'ouest et du sud ; les différences sociales et économiques de part et d'autre de cette barrière s'estompent, et à la veille de la première guerre, quartiers périphériques et communes limitrophes forment une vaste couronne industrielle et ouvrière seulement interrompue à l'ouest par le XVI^e et les communes de la boucle de la Seine et à l'est par les communes des bords de la Marne.

TRANSPORTS ET POPULATION

1855-1914.

Les premiers réseaux (1855-1872).

L'extension de Paris dans la première moitié du XIX^e siècle, son évolution économique et urbaine avec l'amorce de spécialisation des quartiers rend les différents secteurs de la capitale plus étroitement dépendants les uns des autres. Des besoins plus pressants de transports urbains découlent de cette évolution ; l'exploitation anarchique des onze compagnies d'omnibus qui subsistent en 1854 ne répond plus à ces nouveaux besoins. La création de la C G O répond à cette inadaptation.

Le réseau C G O : omnibus et bateaux (cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 50). A la suite du traité de 1855, le nombre de lignes d'omnibus est réduit à vingt cinq dans Paris, les lignes concurrentielles et détours inutiles sont supprimées ; des lignes radiales reliant les quartiers limitrophes au centre sont créées alors que le réseau est desserré dans le centre. La C G O profite de l'imprécision du traité pour étendre son emprise en banlieue. Elle crée un service de "messageries des environs de Paris", composé de douze lignes reliant les principales communes de banlieue à la capitale, ainsi qu'un service annexe de rabatage de dix sept lignes (18). Au début de l'exploitation, le matériel employé sur les vingt cinq lignes parisiennes et les vingt neuf lignes de banlieue compte 569 voitures. A l'intérieur de Paris, les omnibus ne comportent que dix sept places, et pour augmenter la capacité de transport de ses véhicules, la C G O s'emploie dès les premières années, à transformer les omnibus anciens en voitures à impériales de vingt quatre places.

La réorganisation du réseau et la rationalisation de l'exploitation entraîne un développement rapide du trafic : le nombre de voyageurs transportés par la C G O passe de quarante millions à soixante quatorze millions entre 1855 et 1860 (19), au plus grand bénéfice de la compagnie dont les recettes passent de 8,5 millions de francs à 14,5 millions. Dès 1860, et à la suite du nouveau traité, il est procédé à une nouvelle extension du réseau ; cette dernière se justifiant par l'annexion de la zone suburbaine à Paris. Les lignes radiales créées en 1855 sont prolongées jusqu'aux fortifications pour la desserte des nouveaux quartiers et deux lignes nouvelles sont créées à l'est et au sud reliant Vincennes au centre et Montrouge à la gare de l'Est. Pour faire face aux besoins croissants, la compagnie continue à transformer le matériel ancien. Dès 1860 les voitures à dix sept places ont totalement disparu et 757 voitures à impériales circulent sur les trente et une lignes en 1865.

Le développement du trafic se traduit par l'accroissement des recettes. La recette moyenne par journée de voiture passe de 72 francs en 1855 à 79 en 1861 et à 89 francs en 1867. A cette date, le trafic sur les lignes de la C G O s'élève à 122 millions de voyageurs, soit trois fois plus qu'en 1855. L'exposition universelle de 1867 qui attire onze millions de visiteurs, a contribué à ce développement.

En 1867, un nouveau moyen de transport en commun est mis à la disposition des Parisiens, les bateaux à vapeur exploités par une compagnie unique sur un parcours de trois sections : Charenton-Pont National, Pont National-Viaduc d'Auteuil, Pont Royal-Suresnes. Ce nouveau mode de transport rapide connaît un vif succès et dès le début de l'exploitation, 2,7 millions de voyageurs utilisent les bateaux omnibus ; deux ans plus tard le trafic a doublé. Les sources ne mentionnant pas la qualité des usagers mais on peut penser que la perspective d'une promenade aux bois de Boulogne et de Vincennes a contribué au succès des bateaux omnibus.

Les omnibus à chevaux restent néanmoins le mode de transport pri-

vilégié de la population parisienne. Mais en fait, toutes les catégories de la population ne profitent pas de ces avantages. Malgré tous les progrès indéniables dans la qualité du service, la restructuration du réseau, la rationalisation de l'exploitation n'avaient d'autres buts que la rentabilisation de l'entreprise ; et si le projet avoué de la compagnie est l'amélioration du service, la réalité semble démentir ces discours d'intention. La structure du réseau ne subit en fait aucune modification profonde. Seules les quartiers centraux sont convenablement desservis ; au delà des grands boulevards et particulièrement au nord-est et au sud, le réseau devient très lâche. Les anciennes communes ne sont desservies que par une ligne d'omnibus chacune ; ce qui semblerait se justifier dans les arrondissements peu peuplés de l'ouest et du sud, mais ne s'explique pas dans les quartiers peuplés du nord et nord-est périphériques. Le manque est encore plus frappant dans les zones les plus denses des anciens quartiers limitrophes du IX^e, X^e et XI^e guère mieux desservis à la fin de l'Empire qu'avant l'annexion. L'impératif de rentabilité est à n'en point douter à l'origine de ces carences. Ce n'est que sous la contrainte des traités de 1855 et 1860 que la C G D met en service les lignes radiales vers les quartiers populaires du nord et de l'est, et un administrateur de la compagnie, mentionne en 1868 que sur six nouvelles lignes créées en 1860 à Paris, une seule, celle de Montrouge au chemin de fer de l'Est donne des bénéfices. Les pertes sont très sensibles pour la ligne de la Petite Villette aux Champs Elysées, les autres n'ont pas une fréquentation suffisante pour couvrir les frais d'exploitation. La compagnie n'avait en fait aucun intérêt à développer un réseau déficitaire alors que les lignes centrales assuraient de confortables bénéfices. En 1856, la ligne Bastille-Père Lachaise dans les quartiers populaires ne procure que 36,48 francs de recette moyenne par journée de voitures alors que sur la ligne des grands boulevards Bastille-Madeleine la recette moyenne par journée de voiture s'élève à 111,72 francs.

Malgré une baisse autoritaire des tarifs, portant le prix des places à trente centimes, en première classe, quinze centimes à l'impériale

et trente centimes pour les correspondances, l'omnibus reste un moyen de transport inaccessible pour les catégories les plus modestes. Les conditions techniques de l'exploitation ne permettent d'ailleurs pas une utilisation massive de ce moyen de transport pour les déplacements quotidiens de main d'oeuvre ; leur capacité de transport, leur vitesse commerciale relativement basse, leur irrégularité due aux encombrements et aux travaux de rénovation urbaine, enfin leurs horaires de départ trop tardifs, leur assigne une fonction spécifique dans la desserte urbaine. S'ils sont mal adaptés aux transports quotidiens pour la classe ouvrière, ils répondent beaucoup mieux aux besoins des classes aisées, des professionnels du commerce, de la banque, des professions libérales. Certainement utilisés sur des parcours réduits dans le centre, ils assurent les échanges professionnels dans les quartiers d'affaire et de négoce ou tout simplement sont utilisés par les catégories aisées pour les voyages de loisirs. Il est intéressant de relever à ce propos que la ligne des grands boulevards est desservie jusqu'à minuit trente et que les omnibus s'y succèdent au cours de la journée à intervalle de 2 minutes trente à 3 minutes.

La C G O a en fait établi son réseau et adopté son exploitation en fonction de la répartition qualitative des usagers : le réseau extrêmement dense dans les quartiers d'affaires, de commerce et des spectacles délaisse aussi bien l'ouest résidentiel bourgeois que le nord-est ouvrier. A l'ouest, les familles bourgeoises disposent de moyen de transport individuels ; au nord-est, les revenus de la classe ouvrière ne permettent pas à cette catégorie d'utiliser couramment les omnibus et les ouvriers et leur famille continuent comme au début du siècle à élire domicile à proximité de leur lieu de travail, ou à effectuer leur trajet quotidien à pied. Au delà des fortifications, le réseau devient extrêmement lâche. La banlieue n'est pas encore assez peuplée pour assurer aux omnibus une clientèle suffisante ; l'irrégularité du service, le prix des places, plus élevé en raison des distances, exclut comme dans Paris une grande partie de la population. Le trafic sur ces lignes de banlieue est en effet très réduit. En l'absence de toute donnée précise sur

la qualité des usagers de banlieue, on peut cependant supposer que les omnibus étaient surtout utilisés pour les promenades à la campagne. N'est-il pas significatif de trouver en annexe du plan de la desserte des environs de Paris en 1872 la liste des fêtes patronales et le détail des "curiosités" : Bois de Boulogne, Vincennes, Versailles, abbaye de Saint-Denis, bords de Marne ...

Jusqu'à la chute de l'Empire, les omnibus à chevaux de la C G O constituent le principal moyen de transport urbain ; les chemins de fer ne jouent encore qu'un rôle mineur dans la desserte locale. La petite ceinture, achevée en 1866 et le réseau des grandes compagnies, malgré leur existence sur le territoire parisien n'ont pas été conçues dans ce but.

La Petite Ceinture. Sa construction s'étale de 1852 à 1866. En 1854, la section ouest dite ligne d'Auteuil, exploitée par la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain est achevée. La section rive droite est exploitée par les cinq compagnies et terminée en 1853. Mais ce n'est qu'en 1866 que la ligne circulaire est mise en service avec l'ouverture de la section rive gauche et l'achèvement du raccordement de Courcelles entre le chemin de fer d'Auteuil et la section rive droite (20).

Au coeur d'une zone en pleine urbanisation, mal desservie par la C G O, cette ligne circulaire aurait pu constituer un moyen de transport urbain efficace ; sa vitesse commerciale supérieure aux omnibus, sa régularité et sa capacité de transport la désignait pour assurer le transport quotidien de main d'oeuvre. Mais conçue exclusivement dans le but d'assurer le transbordement des marchandises entre les grandes gares, et malgré la pression des populations avoisinantes, elle ne s'ouvre que timidement au trafic voyageurs sous l'Empire ; les grandes compagnies, dans l'impossibilité de prévoir l'importance du trafic hésitent à engager des frais pour l'établissement de gares de voyageurs sans avoir l'assurance de rentabiliser l'exploitation. La ligne d'Auteuil, par sa situation privilégiée dans la capitale fait cependant exception. Dès 1854,

la Compagnie du Chemin de fer de Saint-Germain à laquelle se substitue en 1855 la Compagnie de l'ouest, ouvre sept stations de voyageurs. Cette ligne obtient un vif succès ; en 1854, elle transporte deux millions de voyageurs. En 1860, d'après les graphiques établis par Furkelstein, le trafic s'élève à 3, 8 millions et en 1867, l'année d'une exposition universelle, 5,7 millions de voyageurs empruntent la ligne. En relation avec les quartiers d'affaires par la gare Saint-Lazare, la ligne d'Auteuil s'avère être un moyen de transport commode pour les déplacements professionnels des classes moyennes. Entre 7 heures du matin et minuit, les trains de voyageurs se succèdent à intervalle de 20 à 30 minutes ; des correspondances sont assurées à la gare Saint-Lazare par omnibus vers la Bourse, Bonne Nouvelle, rue du Bouloi, Palais-Royal et Place Saint-André des Arts.

La section rive droite ne bénéficiait pas de telles conditions. La traversée de la zone industrielle du nord et de l'est, rentable pour le transit des marchandises, ne pouvait en raison des tarifs très élevés (5 centimes kilométriques) attirer une clientèle suffisante ; et jusqu'en 1862 le syndicat de Petite Ceinture décide de réserver ce réseau au transport exclusif des marchandises. Mais avec le peuplement des quartiers périphériques et des communes limitrophes de banlieue, des besoins de transport de voyageurs naissent ; sous la pression des populations soutenues par les pouvoirs publics, le syndicat consent à ouvrir quelques stations de voyageurs. En 1862, dix sept gares sont ouvertes au public. Mais les trains sont trop peu fréquents (1 par heure) et les horaires trop tardifs au départ du matin (7 h 30) pour répondre aux besoins de la clientèle essentiellement ouvrière de ce secteur. Le trafic se développe lentement et en 1865, un million de voyageurs seulement emprunte cette ligne. Sans doute pour ces raisons, les conditions d'exploitation sont améliorées : la fréquence des trains est portée à deux par heure et le premier train du matin part à 4 h 50 du terminus, pour l'ouverture des usines et des chantiers. A la fin de l'Empire soixante six trains de voyageurs circulent quotidiennement dans les deux sens. Le trafic augmente alors régulièrement et en 1872, le nombre de

voyageurs transportés s'élève à quatre millions. La section rive gauche, entre la gare d'Ivry et la gare d'Auteuil est ouverte en 1867, pour l'exposition internationale avec sept stations de voyageurs fermant ainsi la boucle autour de Paris. Le trafic atteint cette année près de huit millions de voyageurs au total. A la fin de l'Empire il s'élève à près de dix millions (pl. 20).

La C G Ø à la même date transporte dix fois plus de voyageurs et pas plus que la petite ceinture, le réseau de chemin de fer des grandes compagnies ne joue dans la desserte locale un rôle important.

La desserte ferroviaire de la banlieue. (pl. 16). Au début du Second Empire, le premier réseau des chemins de fer d'intérêt national est déjà constitué ; ce dernier a été conçu à l'origine pour relier les principaux centres provinciaux à la capitale et il n'est prévu aucun réseau spécial pour la desserte locale. D'ailleurs avant 1860 les environs de Paris sont peu peuplés et les lignes de chemin de fer traversent aux sorties de Paris des régions encore rurales.

Cependant, dès le départ, la banlieue ouest est favorisée par l'existence de centres importants proches de Paris : Saint-Germain, Saint-Cloud, Versailles, Maisons-Laffitte. En 1854, ce secteur desservi par quatre lignes : trois au départ de Saint-Lazare (sans compter la ligne d'Auteuil intra-muros) ; celles de Saint-Germain, de Versailles rive droite et d'Argenteuil en 1861 ; une au départ de Montparnasse, celle de Versailles rive gauche. Dès l'établissement des lignes, les petites localités riveraines ont demandé l'ouverture de stations de voyageurs : Nanterre, le Chatou, le Vésinet sur la ligne de Saint-Germain, Clichy, Colombes, Argenteuil sur la ligne du même nom, Courbevoie, Futeaux, Suresnes, Saint-Cloud sur la ligne de Versailles rive droite, Clamart, Meudon, Sèvres sur la ligne de Versailles rive gauche bénéficient d'une desserte par chemin de fer en 1860. Le trafic n'est cependant pas très développé (21). A cette date, la gare Saint-Lazare n'enregistre que 3 350 arrivées et départs journaliers pour la banlieue (22). Ce nouveau moyen de transport connaît

un vif succès sous l'Empire et en 1875, d'après le "livre foncier", une moyenne de 12 000 voyageurs au départ et à l'arrivée de Saint-Lazare. Sur trois cents trains omnibus au départ de Paris (sur tous les réseaux) cent cinquante circulent sur le réseau ouest. Ces chiffres démontrent l'existence d'un courant d'échanges quotidiens entre Paris et la banlieue ouest. Malgré l'absence de données précises à ce sujet, il semble s'établir une relation directe entre l'essor démographique des communes du secteur ouest et l'organisation de la desserte par chemins de fer. On peut en déceler quelques indices dans la spécificité du peuplement. Commerçants, chefs d'entreprise, fonctionnaires dénombrés aux différents recensements, étaient en effet les seules catégories sociales à pouvoir utiliser ce nouveau mode de transport : le trajet Paris-Versailles coûte en 3e classe 1,50 F. Une minorité d'individus privilégiés ont pu dès cette période, et grâce aux chemins de fer, s'établir dans ces localités encore rurales des environs de Paris tout en conservant leurs activités dans la capitale. Et on peut supposer que le développement du trafic sur le réseau ouest est dû en grande partie à ces déplacements professionnels quotidiens. Ce phénomène est unique car dans les autres secteurs de la banlieue, les chemins de fer ne jouent aucun rôle. Les banlieues nord et est, défavorisées par l'absence de centres urbains proches de Paris ne sont desservies que tardivement. Le réseau initial, extrêmement lâche n'est prolongé qu'à partir de 1856. Et pendant le Second Empire, ce secteur en pleine expansion démographique et industrielle n'est desservi que par deux gares de voyageurs : Saint-Denis et Pantin. En banlieue sud-est et sud, la situation est sensiblement la même. La ligne du P.O. traverse la commune industrielle d'Ivry sans arrêt-voyageurs ; la station la plus proche est installée à Vitry en 1860 seulement. Sur la ligne de Sceaux, l'arrêt le plus proche est Arcueil. En fait sur les réseaux du Nord, de l'Est, du P.L.M. et du P.O. les habitants de banlieue sont contraints d'utiliser les omnibus des grandes lignes pour se rendre à Paris (23). En 1875, cent cinquante trains omnibus seulement circulent chaque jour sur ces quatre réseaux et l'organisation du trafic ne peut en aucun cas donner lieu à des échanges quotidiens entre Paris et les communes de ces secteurs. Le peuplement des

communes limitrophes du nord, de l'est et du sud est absolument indépendant de l'établissement des chemins de fer. Ici comme à Paris, l'ouvrier s'installe à proximité de son lieu de travail. A l'est, l'établissement de la ligne de la Bastille en 1859 est trop récent pour avoir pu influencer le développement de ce secteur. Bien que destinée à la desserte locale la ligne qui, n'est encore ouverte que jusqu'à La Varenne, était surtout utilisée pour la promenade des Parisiens au bois de Vincennes et sur les bords de la Marne. Les neuf localités desservies, à l'exception de Vincennes ne sont encore que des petites communes rurales.

D'une manière générale, les liens économiques entre Paris et sa proche banlieue sont trop lâches, les effectifs susceptibles d'utiliser les chemins de fer, trop peu nombreux pour que les compagnies envisagent une desserte particulière des abords de Paris. Seule la compagnie de l'ouest avait intérêt à organiser ce service dans un secteur déjà résidentiel et richement peuplé. Aussi bien à Paris qu'en banlieue, la structure du réseau répond sans conteste aux impératifs de rentabilité des compagnies de transports et les conséquences sur l'extension spatiale de la ville commencent à se dessiner ; en l'absence de transports en commun à bas prix, la ville se contracte autour du vieux noyau central, et malgré les travaux de dégagement entrepris par Haussmann, de fortes densités subsistent dans le centre.

La naissance de la banlieue et l'extension des réseaux. 1872-1890.

Malgré les progrès accomplis par l'administration haussmannienne, la population parisienne ne dispose pas encore de véritables transports urbains. En ce domaine comme en matière d'extension urbaine, Paris ne supporte pas la comparaison avec les capitales étrangères. En Allemagne, dès 1875 une loi oblige les conseils municipaux à présenter au ministre des Travaux publics un plan d'extension des villes, en Angleterre le "common act" de 1872 impose les mêmes obligations. En Suède, au Danemark, en Hollande, en Suisse, au Japon, s'élaborent des législations pour prévoir le développement urbain où les transports en commun jouent un rôle essentiel (24). En France, si le

principe d'un développement nécessaire des transports urbains est généralement admis, le problème de l'extension ne semble guère préoccuper les pouvoirs publics. On songe plus à combler les lacunes existantes qu'à diriger la croissance de la ville. Avec l'essor démographique et industriel de Paris et de sa périphérie, le réseau d'omnibus apparaît au lendemain de la guerre comme nettement insuffisant et compte-tenu du développement des tramways dans de nombreuses villes étrangères, un projet de réseau de ce type destiné à desservir Paris et ses environs est mis à l'étude. Le décret du 9 août 1873 déclare d'utilité publique "l'établissement d'un réseau de voies ferrées desservies par chevaux" (25).

Les premiers tramways. A la fin du Second Empire, les omnibus à chevaux, peu susceptibles d'améliorations techniques, ne permettaient plus de satisfaire les besoins croissants de transports collectifs dans Paris et la zone suburbaine en plein développement. L'augmentation des fréquences, seule possibilité d'augmenter la capacité de transport, n'était guère envisageable surtout dans le centre ; au delà d'un certain nombre, les véhicules de la C G O ne faisaient que contribuer aux encombrements des rues. Or le développement des tramways à l'étranger avait montré les avantages incontestables de ce mode de transport sur les omnibus. La traction des véhicules, grâce à l'élimination d'une partie des frottements, exige un effort moindre de la part des chevaux, ce qui permet de mettre en circulation des véhicules de plus grande capacité et d'assurer un service plus rapide et plus régulier. De plus l'ouverture des grands axes de circulation dans Paris rend possible l'application de ce système. A la suite du décret du 9 août 1873, le réseau divisé en trois parties est concédé à trois compagnies différentes. Dans Paris, l'exploitation est confiée à la C G O ; dans l'arrondissement de Saint-Denis à la Compagnie des tramways du Nord ; dans l'arrondissement de Sceaux à la Compagnie des tramways du Sud. Intra-muros, le tracé des lignes, imposé à la C G O, vise à rééquilibrer la desserte ; le réseau des omnibus, d'une utilité publique discutable, nous le savons, négligeait les parcours improductifs. Fait significatif, les premières lignes de tramways concédées par l'administration à

la C G O empruntent les boulevards extérieurs : la ligne TD Etoile-La Villette et la ligne TE La Villette-Place du Trône traversent les zones populaires du nord et de l'est.

De 1874 à 1878, le réseau se développe rapidement. La ligne de rocade rive droite est prolongée sur la rive gauche par une ligne empruntant les boulevards Saint-Marcel-Port Royal-Montparnasse et Invalides, les avenues de Tourville et Bosquet. Des lignes obliques et radiales sont créées pour la desserte des quartiers non desservis par les omnibus, c'est à dire dans les quartiers intermédiaires ou périphériques, généralement populaires et industriels ; entre autres la ligne TF cours de Vincennes-Halles, reliant les XXe et XIe arrondissements au centre ; la ligne TK Charenton-Halles à travers les quartiers populaires du XIIe arrondissement. Le réseau est complété par deux lignes transversales ; une nord-sud TG Montrouge-Gare de l'Est reliant les quartiers industriels du XIVE arrondissement à la zone industrielle du nord-est par les boulevards Saint-Michel et Sébastopol ; une est-ouest TL Bastille-quai d'Orsay par la rive gauche. Toutes ces lignes sont achevées en 1878 pour l'exposition internationale et il faudra attendre l'exposition de 1889 pour que le réseau soit augmenté (26). Malgré les difficultés des assemblées locales pour imposer à la C G O soucieuse de ses bénéfices ce nouveau tracé, le réseau des tramways dès 1880 améliore sensiblement la desserte de la capitale (cf Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 51).

En banlieue, les pouvoirs publics concèdent en tout vingt lignes aux deux compagnies concessionnaires. Mais dans le tracé, l'administration innove peu. Presque toutes les lignes sont radiales ; les liaisons intercommunales qui constituaient la pierre de touche du projet Brunfaut, sont presque totalement négligées. L'état de la voirie en zone suburbaine ne permettait pas en effet, sans des dépenses considérables, de constituer un tel réseau ; les tramways de banlieue comme les omnibus empruntent donc les voies radiales de pénétration dans Paris. Les lignes qui relient les communes de proche banlieue à Paris ont néanmoins l'avantage d'assurer la desserte

des quartiers périphériques de Paris. Mais en banlieue, le réseau des tramways superposé à celui des omnibus reste extrêmement lâche. Au sud, Malakoff, Montrouge, Gentilly ne sont pas desservis. A l'est, Bagnolet, les Lilas sont également délaissés. Il est vrai que dans ce secteur, le relief a été un obstacle à l'établissement des lignes. Les techniques encore primitives de freinage des véhicules excluent le trajet des véhicules sur les rampes trop fortes.

Dans Paris, le succès des tramways est incontestable. En 1880, soixante sept millions de voyageurs empruntent les seize lignes de tramways de la C G O (pl. 2). Alors qu'à la même date, les trente neuf lignes d'omnibus transportent 107 millions d'usagers. Entre ces deux chiffres l'écart n'est que de 37 % ; en 1895, l'écart se réduira à 25 % (27). Il est vrai que la C G O s'est assuré l'exploitation d'un réseau particulièrement bien situé. Les quartiers intermédiaires et périphériques maintenant densément peuplés, surtout sur la rive droite assurent aux nouvelles lignes dès leur ouverture une clientèle nombreuse. Ce sont en effet les lignes transversales d'une part et les lignes de rocades et obliques, à la traversée des quartiers les plus peuplés de la capitale qui connaissent le plus grand succès. En 1880, la ligne Montrouge-gare de l'Est transporte déjà dix millions de voyageurs, soit bien plus que la plupart des lignes d'omnibus. La transversale est-ouest, sur le parcours Louvre-Vincennes transporte à la même date plus de neuf millions de voyageurs. La ligne TD Etoile-Villelte qui enserrse les quartiers bourgeois et d'affaires assure un trafic de 8,5 millions de voyageurs. La ligne I Bastille-cimetière de Saint-Ouen, qui traverse les quartiers populaires et industriels du XIe, les quartiers d'affaires du Xe, transporte également près de neuf millions de voyageurs. Pour mesurer l'ampleur du trafic des tramways de la C G O il convient d'ajouter le trafic des lignes dites de "chemin de fer" de banlieue exploitées par la puissante compagnie sur les parcours Louvre-Saint-Cloud-Sèvres, Saint-Cloud-Louvre-Vincennes et Versailles-Louvre soit près de seize millions de voyageurs ; succès également financier puisqu'en 1880 les recettes des tramways de la C G O s'élèvent à 13,8 millions de francs alors que les trente quatre lignes d'omnibus

ne procurent que vingt millions de recettes.

La situation des tramways de banlieue n'est guère comparable. Malgré un nombre de lignes plus élevé, le trafic sur le réseau des compagnies nord et sud n'atteint que trente huit millions de voyageurs, soit deux fois moins que le trafic des tramways de la C G O dans Paris. Et ce chiffre est atteint grâce aux sections ou lignes situées intra muros (plus des 2/3 sur le réseau sud). Sur le réseau sud, les deux lignes Etoile-Montparnasse et Montparnasse-Bastille qui forment la rocade sud, en bordure des quartiers centraux de la rive gauche, totalisent à elles deux près de huit millions de voyageurs en 1885 soit un tiers du trafic total du réseau sud. A cette date, le nombre moyen de voyageurs par course et par jour s'élève à 58 sur le réseau de la C G O, mais tombe à 45 sur le réseau nord et 42 sur le réseau sud. Alors que le trafic a progressé de 82,4 à 84,8 millions de voyageurs par an sur les lignes de la C G O ; entre 1880 et 1885 il diminue sur le réseau sud. Cette situation médiocre des tramways de banlieue, aggravée par une mauvaise gestion financière provoque, nous l'avons vu précédemment la faillite des deux compagnies de banlieue.

Les premiers essais de traction mécanique. Dès l'attribution des réseaux de banlieue en 1873, les compagnies concessionnaires convaincues de la faiblesse de leur position par rapport à la C G O étudient les moyens de diminuer leurs frais d'exploitation ; le remplacement de la traction animale, très coûteuse, par la traction mécanique constitue à cette période une solution novatrice. Un autre choix, plus réaliste sans doute, aurait été l'élargissement de l'éventail des usagers par l'abaissement des tarifs ; mais nous le verrons plus loin, en raison du monopole de la C G O, les pouvoirs publics n'étaient pas en position d'imposer cette évolution. Ainsi, le choix d'une technique nouvelle apparaît aux compagnies comme le seul moyen de maintenir un taux de rentabilité suffisant malgré la faiblesse du trafic. Dès 1876, la Compagnie des tramways sud obtient l'autorisation d'employer à titre d'essai des machines à vapeur Harding sur les lignes Montparnasse-Bastille et Bastille-Charenton(28).

En 1878, la machine à vapeur suisse type Winterthur est mise à l'essai sur la ligne Étoile-Courbevoie ; en 1879, la Compagnie des tramways-~~nord~~ essaie les machines Mertarski et Waessen à air comprimé sur les lignes de Saint-Denis (29). Mais, dans l'ensemble, ces tentatives se sont avérées plus coûteuses que la traction animale, et également plus dangereuses. Seules les machines Winterthur ont apporté une réelle amélioration au service et d'après Robert, l'accroissement des recettes et du trafic a couronné cette tentative. Dans les autres cas, les machines n'étaient pas encore au point et la traction animale est reprise entièrement vers 1880. Notons cependant le succès de l'essai de traction mécanique sur la ligne d'intérêt local Rueil-Marly, exploitée avant 1870 par la traction animale pour le rabattage des habitants de Marly sur la gare de chemin de fer de Rueil. Après 1870, des machines sans foyer type Hamm et Francq, que l'on chargeait en vapeur au départ à Port Marly furent mises à l'essai sur la ligne prolongée et équipée à cet effet (30). Ces machines très économiques ont assuré la rentabilité de l'exploitation, et douze ans plus tard, le tramway Rueil-Marly prolongé deviendra le Paris-Saint-Germain. Mais pour ces deux compagnies de banlieue, ces premières tentatives audacieuses et sans doute prématurées, se soldent par une faillite. Outre les imperfections techniques des nouveaux systèmes, la politique des tarifs a été le facteur déterminant de cet échec.

Les tramways, d'une capacité de transport supérieure à celle des omnibus, donc en théorie plus rentable que ces derniers, auraient pu supporter une baisse des tarifs sans que les bénéfices des compagnies n'en soient beaucoup diminués, la hausse du trafic devant compenser l'abaissement des tarifs. Mais pour éviter toute concurrence entre omnibus et tramways, et en vertu du monopole de la C G O, les prix des places des tramways ont été alignés sur ceux des omnibus : 15 centimes en deuxième classe intra-muros, 30 centimes en première classe, et pour les billets de correspondance. Comme sur les omnibus, les tarifs sont moins élevés en banlieue : 5 à 10 centimes en deuxième classe, 10 à 20 en première classe selon la longueur des sections (les lignes les plus longues comportaient

trois sections). Le tramway, s'il a l'avantage d'être plus rapide que l'omnibus, reste néanmoins un moyen de transport cher, inaccessible aux catégories sociales modestes. En s'obstinant à pratiquer des tarifs élevés, les compagnies de tramways, se privaient d'une clientèle nombreuse. Vers 1880, le processus de spécialisation des zones est bien amorcé dans Paris ; les ouvriers et petits employés chassés du centre par la hausse des loyers et le surpeuplement s'installent à la périphérie ou en proche banlieue ; les besoins de transports urbains à bon marché sont immenses. Mais en l'absence de toute évolution dans ce sens, les ouvriers continuent à se rendre à pied à leur travail, comme sous l'Empire. Peut-être certaines catégories d'ouvriers et d'employés prennent-ils le tramway mais au prix d'une importante ponction sur leur salaire. Sans doute forcés de constater les carences des transports urbains, les pouvoirs publics s'engagent timidement sur la voie d'un abaissement tarifaire en autorisant la C G O à établir des services spéciaux du matin à prix réduits sur les lignes la Chapelle-Square Monge et Montrouge-gare de l'Est, pour la desserte de la zone industrielle du nord-est. Vers 1890, ces tarifs sont étendus à trois autres lignes de la C G O ; leur mise en place est donc très longue (31).

En banlieue, l'absence d'une politique tarifaire semblable, du moins au départ de l'exploitation, engendre la même sélection ; les tramways en banlieue étaient essentiellement fréquentés par les catégories moyennes domiciliées en proche banlieue et travaillant à Paris. Ceci explique le succès des lignes de banlieue ouest : Courbevoie-Étoile, Suresnes-Madeleine, Levallois-Madeleine, Gennevilliers-Bd Haussmann et Versailles-Louvre qui transportent une moyenne quotidienne de 22 600 usagers en 1885. Par contre, les lignes qui relient les communes industrielles du nord à Paris ont une fréquentation beaucoup plus faible (7 200 voyageurs par jour en moyenne) (pl. 27). Les échanges quotidiens de main d'oeuvre ouvrière entre la banlieue et Paris par tramways sont donc très faibles. Ils commencent pourtant à se développer entre les communes de banlieue dépourvues d'autres moyens de transports et Paris. C'est le cas des proches communes du sud dont une partie de la population active travaille à Paris.

Mentionnons entre autres la ligne Fontenay-Saint-Germain des Prés, dont le trafic annuel atteint 4,3 millions de voyageurs en 1890. Sans doute pour cette raison, la C G P T obtient, à la suite de la C G O d'établir des services spéciaux du matin. Les horaires de départ au terminus fixés à 5 h 30 et 6 heures correspondent bien aux besoins des ouvriers. En 1891, toutes les lignes du réseau sud bénéficient de cet horaire spécial avec prix réduit. Mais le système est trop rigide pour que le tramway aussi bien en banlieue qu'à Paris soit utilisé massivement par les catégories les plus modestes.

Le tramway qui aurait pu apporter une réelle amélioration dans la desserte de la capitale, reste malgré tout insuffisant face aux besoins nouveaux. Déjà en 1890, omnibus et tramways malgré l'extension des réseaux, et les efforts des compagnies pour accroître la capacité de transport des véhicules, appellent une solution nouvelle. Des plaintes s'élèvent de toutes parts pour dénoncer ces insuffisances. En 1896, Berthelot dans un rapport de la commission du métropolitain au Conseil municipal en témoigne : "qui ne s'est rendu compte de l'impossibilité de trouver place dans les omnibus et tramways à certaines heures. Les gens du centre qui veulent retourner à la périphérie sont obligés à d'interminables attentes ou doivent renoncer à l'emploi de notre système de transports en commun. Ceux-ci sont d'ailleurs d'une lenteur dérisoire pour des gens pressés. La mise en service de nouveaux omnibus et tramways est un palliatif insuffisant, d'autant plus que ces lourds véhicules contribuent à accroître l'encombrement" (32).

Les chemins de fer. Pour les raisons invoquées plus haut, les tramways n'ont pas sérieusement concurrencé le chemin de fer qui se révèle être un meilleur agent de diffusion grâce à sa capacité de transport supérieure à sa régularité, sa rapidité et surtout ses tarifs moins élevés.

L'essor démographique des quartiers périphériques et des communes suburbaines, dans les dernières décennies du XIXe siècle, l'insuffisance des transports de surface dans cette zone expliquent l'énorme

succès de la petite ceinture. Le trafic passe de 4 700 000 voyageurs en 1870 à dix huit millions sur la ligne d'Auteuil. Sur les sections rive droite et rive gauche, la progression est encore plus forte : ce trafic quintuple entre les deux dates et passe de 4 200 000 millions à vingt millions de voyageurs. Le succès est inattendu ; construite au départ dans une zone peu urbanisée la Petite Ceinture était destinée à assurer la liaison entre les grands réseaux pour le transit des marchandises. Vingt ans plus tard, l'expansion démographique et urbaine, en insérant la ligne en milieu urbain, lui confère une fonction nouvelle, celle de transport en commun des voyageurs.

Avec le rapide développement du trafic, le syndicat de Petite Ceinture, assuré de rentabiliser l'entreprise, se détermine à organiser le service des voyageurs. Dès 1877, d'après le rapport annuel du syndicat, la fréquence des trains est portée à deux par heure, de 4 h 57 ou 5 h 27 du matin à 10 h 49 ou 11 h 49 selon les saisons (33). En 1890, deux cent six trains circulent chaque jour sur la ligne d'Auteuil, contre soixante six en 1870 ; sur les deux autres sections, l'évolution est semblable : le nombre quotidien des trains passe de quarante quatre en 1870 à cent quarante en 1890. A l'occasion de l'exposition universelle de 1889, la fréquence des trains est portée à 15, 10 et même 5 minutes. Le tracé du chemin de fer de ceinture, à travers les quartiers populaires de la périphérie, le rapprochement des stations, en tout dix neuf arrêts, la fréquence des trains, ont fait de cette ligne un véritable moyen de transport urbain, utilisable pour les déplacements professionnels quotidiens. Cette évolution a été encouragée par les pouvoirs publics qui autorisent le syndicat à instaurer, comme sur les lignes de tramways, des tarifs spéciaux ouvriers. En 1883, ceux-ci sont mis en vigueur sur les sections rive droite et rive gauche. Le billet coûte 30 centimes aller et retour quelque soit le trajet effectué ; une restriction cependant, le billet n'est valable que dans les deux premiers trains du matin et dans ceux du soir entre 7 h et 8 heures en été, 6 h et 7 h en hiver ; ces mesures prouvent bien l'existence d'un courant d'échange de main d'oeuvre important entre les différents secteurs de la périphérie

nord-est et sud. L'étude du trafic de chacune des stations en 1890 met bien en évidence le succès de la Petite Ceinture dans les zones industrielles et populaires de la périphérie. D'après les renseignements de l'Annuaire statistique de la Ville de Paris (34), une moyenne quotidienne de 20 000 usagers montent au total aux stations Avenue de Clichy, avenue de Saint-Ouen, Boulevard Ornano, la Chapelle, Nord Ceinture-Pont de Flandre, Belleville-Villette, Ménilmontant et Charonne sur la section rive droite. Un nombre sensiblement égal de voyageurs descend chaque jour dans ces mêmes stations, preuve qu'il s'agit bien de déplacements quotidiens professionnels. En 1890, la moitié des usagers de la petite ceinture empruntent ces huit arrêts (pl. 21). Dans le secteur sud, le trafic de la ligne est également très intense. Les stations Maison-Blanche, Montrouge-Ouest, Ceinture-Vaugirard et Point du Jour expédient chaque jour au total une moyenne de 10 000 voyageurs. Il est intéressant de noter que la station qui reçoit le plus de voyageurs est celle de Ménilmontant au coeur du centre industriel de l'est parisien. Une moyenne de 5 000 voyageurs descend chaque jour à cette station. La fréquentation essentiellement ouvrière du moins populaire des sections rive droite et rive gauche est certaine. Les données relatives aux billets ouvriers délivrés sur ces deux sections appellent cependant quelques réflexions.

D'après l'annuaire statistique de la Ville, sur 9 300 000 voyageurs expédiés en 1886, 1 700 000 seulement soit 18 % du total bénéficient des tarifs ouvriers. Ce chiffre semble contradictoire avec les conclusions que l'on a tirées sur la nature du trafic. Le chiffre est en effet minimisé par les restrictions concernant ces billets. Les conditions d'obtention sont particulièrement draconiennes ; l'ouvrier doit justifier de son état par la production du livret ouvrier ; les règlements imposent de plus une attestation de l'employeur et de l'administration. Beaucoup d'ouvriers sans doute découragés par cette procédure compliquée devaient payer plein tarif. D'autre part, la rigidité du système qui contraint le détenteur du billet à prix réduit à emprunter des trains désignés, limitait la clientèle de ce service du matin. Aussi la fréquentation ouvrière était-elle beaucoup plus élevée que la statistique ne l'indique.

La Petite Ceinture n'est pas exclusivement fréquentée par les ouvriers des faubourgs et des communes suburbaines ; les voyageurs en transit d'une gare à l'autre, l'empruntent également : 2 700 000 voyageurs sont expédiés sur les deux sections par les six grands réseaux de chemins de fer. Un nombre également très élevé, mais qu'il est plus difficile d'évaluer devaient emprunter le réseau pour ses déplacements de loisir. Notons à ce propos, le trafic particulièrement important de la station avenue de Vincennes. Cette dernière qui dessert le bois de Vincennes, reçoit annuellement près d'un million de voyageurs, soit autant que les stations les plus fréquentées du nord et nord-est populaire.

La section Auteuil mérite un développement particulier en raison du caractère spécifique de son action. La ligne d'Auteuil, au travers des quartiers résidentiels de l'ouest, ne dessert aucune zone industrielle. Seule la station Courcelles-Levallois au nord-ouest la met en relation avec les quartiers industriels du nord-est. Mais elle n'expédie en 1890 que 3 800 usagers en moyenne à destination des stations de la rive droite. C'est sans doute pour cette raison que le syndicat n'a pas crû étendre les tarifs ouvriers à la ligne d'Auteuil. Cependant les déplacements professionnels n'en constituent pas moins un important courant de circulation. La station Saint-Lazare reçoit quotidiennement une moyenne de 11 300 voyageurs en provenance des huit stations de la ligne et en réexpédie à peu près autant. Les trains de la ligne d'Auteuil drainent donc sur leur parcours une partie de la population active de l'ouest parisien se rendant à son travail dans les quartiers d'affaire et de commerce du centre par la gare Saint-Lazare, le réseau d'omnibus assurant les correspondances avec ces quartiers. Ce trafic absorbe plus du quart du trafic total de la ligne. La ligne reçoit évidemment les voyageurs en transit des grandes lignes et des lignes de banlieue du réseau ouest. Mais l'essentiel est certainement constitué par les usagers du dimanche et des jours de fête se rendant au bois du Boulogne et au champ de course d'Auteuil. En 1890, un tiers des voyageurs descendent aux stations avenue de la Porte Maillot et Auteuil.

Le développement des tramways dans Paris n'a pas empêché celui de la Petite Ceinture ; le syndicat a su profiter des lacunes dans l'organisation des réseaux de surface et adapter son exploitation aux besoins croissants des travailleurs parisiens. Par ses horaires, la fréquence et la capacité de transport des trains, des tarifs spéciaux, le chemin de fer de ceinture mieux adapté aux déplacements de main d'oeuvre a pu ainsi s'attirer une importante clientèle aussi bien en milieu populaire que parmi les classes moyennes de l'ouest. D'une manière générale, le chemin de fer favorise à cette période les longs parcours : en 1890, d'après les renseignements recueillis par Martin (35), le parcours moyen des voyageurs par jour sur la Petite Ceinture s'élève à 6,344 km. Sur les tramways et les omnibus, les conditions techniques de l'exploitation et les tarifs élevés, favorisent au contraire les petits parcours. Ainsi s'expliquent les difficultés qu'on eu les premiers tramways de banlieue à s'imposer. La vitesse commerciale ne permettait pas d'effectuer la liaison entre les communes de banlieue et Paris dans un temps acceptable pour les déplacements professionnels. C'est pourquoi le chemin de fer en banlieue va connaître dès la fin du Second Empire un développement que les compagnies n'étaient pas en mesure de prévoir quatre décennies plus tôt.

Comme à la périphérie de Paris, les chemins de fer en banlieue n'ont pas été concurrencés par les tramways. D'ailleurs les deux réseaux ne se superposent pas et même se complètent pour la desserte de la zone suburbaine. A la fin de l'Empire, nous avons vu précédemment que s'amorce en banlieue une phase de croissance industrielle et démographique, surtout à partir des années 1880 ; des liens plus étroits s'établissent entre la ville et la zone suburbaine par les transferts d'établissements industriels, et l'exode des populations chassées par la hausse des loyers et le surpeuplement. De cette évolution naissent des courants d'échanges plus intenses entre les deux zones. En l'absence de moyens de transports collectifs efficaces, les chemins de fer dont l'action avait été jusqu'alors négligeable dans la desserte locale, sauf à l'ouest, sont appelés au cours de cette période à un développement imprévu.

Hormis la construction de la Grande Ceinture presque exclusivement réservée au trafic des marchandises, le réseau ferré ne subit pas d'accroissement important aux abords de la capitale entre 1870 et 1890. C'est à nouveau la banlieue ouest qui bénéficie des améliorations les plus notables (36). La Compagnie de l'ouest procède à la construction d'un embranchement de Saint-Cloud à Marly et l'Etang-la-Ville prolongé en 1889 jusqu'à Saint-Nom la Bretèche. Elle ouvre également la ligne Puteaux-Issy-les-Moulineaux-Champ-de-Mars en 1889, à l'occasion de l'exposition universelle ; soit au total 27 kms de lignes nouvelles (pl. 16). Sur les autres réseaux, les prolongements situés en dehors de la zone d'influence de la capitale n'apportent aucune amélioration dans la desserte locale.

Globalement, on assiste au développement du trafic sur tous les réseaux. D'après l'Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris publiée par A. Martin en 1894, le mouvement des voyageurs passe de 35,7 millions à 73,8 millions entre 1869 et 1890 sur l'ensemble des réseaux. Le trafic double en vingt ans. Mais d'après les études effectuées par F. Caron pour le réseau Nord, J. Bastié pour le réseau d'Orléans, Lefèvre pour le réseau Ouest (37), l'augmentation du trafic est surtout due à l'essor du trafic banlieue. Un rapport de 1892, publié par Caron constate que le nombre des voyageurs journaliers à Paris Nord augmente de 119 % de 1871 à 1891, et passe de 14 500 à 31 800 voyageurs par jour entre les deux dates, et 83 % d'augmentation est due aux usagers de banlieue (38). Sur le réseau Ouest, même constatation ; en 1892 sur quarante millions de voyageurs, trente quatre millions ont des usagers de banlieue. La statistique particulièrement intéressante, publiée par A. Martin, et concernant exclusivement le mouvement des voyageurs entre Paris et les gares de proche banlieue (cf tableau I) met en évidence le même phénomène ; les échanges entre Paris et la proche banlieue par chemin de fer, pratiquement inexistantes sous le Second Empire, s'intensifient au cours des deux décennies suivantes. En 1875, 8,7 millions de voyageurs circulent entre Paris et les vingt cinq gares situées dans un rayon de 10 kms autour du centre de Paris soit une

Mouvement des voyageurs entre Paris et les gares de proche banlieue (1876-1890)

Stations	1876	1884	1890	Nbre de Billets	Nbre d'abonne- ments
Chapelle Nord	19 656	7 913	40 695	40 695	-
La Plaine St-Denis (I)	-	17 663	43 477	40 192	3 285
Le Landy (2)	-	-	26 522	25 792	730
Pont Révolte (2)	-	-	132 583	111 724	20 859
St-Denis	1 537 207	1 582 049	2 027 289	1 215 422	811 867
Charenton	-	153 178	220 346	117 748	102 598
Est Ceinture (3)	-	7 867	10 388	10 388	-
Pantin	162 214	112 296	272 839	168 433	104 406
Bel Air	181 414	248 587	434 530	320 324	114 206
St Mandé	777 002	1 205 143	1 647 499	964 237	683 262
Vincennes	1 170 680	1 971 193	2 647 327	512 791	1 134 536
Clichy Levallois	109 862	160 709	357 130	244 918	112 212
Asnières	1 394 184	1 685 490	2 552 306	1 835 442	716 864
Courbevois	381 869	661 232	813 880	542 662	271 218
Puteaux	138 618	205 639	498 449	304 041	194 408
Suresnes	402 480	513 484	575 840	543 606	32 234
St Cloud	340 365	695 912	952 374	589 934	362 440

Quest Ceinture	28 585	51 231	107 064	79 304	27 760
Vanves Malakoff (4)	-	64 189	173 920	118 770	55 150
Clamart	323 980	398 991	600 664	495 070	105 594
Meudon	313 171	275 377	317 284	259 356	57 928
Bellevue	276 569	294 112	260 526	234 502	26 024
Sèvres	137 922	370 299	392 648	125 972	26 676
Orléans Ceinture	764	2 011	4 106	4 106	-
Vitry	116 208	148 068	344 337	169 361	174 976
Sceaux Ceinture	2 160	3 225	4 876	4 876	-
Arcueil	217 722	299 819	343 299	233 017	110 282
Bourg La Reine	269 840	422 074	470 443	363 833	106 610
Fontenay/R.	179 030	208 603	230 856	194 736	36 120
Sceaux	207 496	291 179	266 601	227 837	38 764
Total	8 688 998	12 057 533	16 770 098	11 099 089 (66 %)	5 671 009 (34 %)

Dates d'ouverture : 1 : 1881 ; 2 : 1888 ; 3 : 1878 ; 4 : 1889.

une moyenne quotidienne de 23 800 personnes par jour. A cette date, le réseau Ouest de banlieue, totalise à lui seul près de la moitié du trafic. En 1890, le trafic des voyageurs de proche banlieue a doublé. 16, 75 millions de voyageurs circulant entre les trente gares de proche banlieue et la capitale soit une moyenne quotidienne de 46 000 usagers par jour.

Comme sur la Petite Ceinture, le développement imprévu des échanges locaux nés de la croissance urbaine et des nouvelles conditions économiques poussent les compagnies à réorganiser leurs services et à rationaliser l'exploitation de banlieue. En tête de lignes les compagnies procèdent à l'agrandissement des gares et à l'augmentation du nombre des voies à quais. La Compagnie du Nord établit six nouvelles voies et affecte deux groupes de voies au service spécial de la proche banlieue. L'exploitation est améliorée par le report de la formation des trains de voyageurs aux ateliers du Landy, hors des fortifications ; en 1888, la compagnie créée sur la demande des entreprises de la banlieue nord un service de "trains-tramways" entre Paris et Saint-Denis. Trois gares sont ouvertes sur ce court tronçon (Plaine Saint-Denis-Le Landy et Pont de la Révolte) desservi par des trains légers avec personnel réduit , à une fréquence de quatre trains par heure dans chaque sens. Sur le réseau de la Compagnie d'Orléans, la ligne de Sceaux est mise à écartement normal en 1883 ; en 1890 la station Gentilly est ouverte au public. C'est le réseau ouest qui bénéficie des transformations les plus importantes. Jusqu'en 1883, treize lignes étaient affectées au service de banlieue dont la moitié réservée au remisage du matériel et dégagement des machines. Pour dégager des voies et réduire au minimum le maniement des rames de banlieue, la compagnie supprime la formation des trains à Paris Saint-Lazare et la reporte aux terminus de Versailles, Saint-Germain et Auteuil. Les locomotives des trains arrivant restent à quai et les voitures sont reprises par une autre locomotive. Grâce à ce système la nouvelle gare dispose de seize voies à quai pour le service de banlieue. La fréquence des trains est alors augmentée. 360 trains circulent chaque jour sur les lignes de banlieue au départ de Saint-Lazare ; le nombre est porté à 450 à la

suite de l'ouverture de la ligne des Moulineaux.

Les renseignements font défaut pour la gare de la Bastille dont le trafic croît dans des proportions supérieures à celui des autres gares. Mais globalement, ces améliorations sont immédiatement suivies d'une forte progression du trafic. A la gare du Nord le nombre des arrivées et des départs augmente de 50 % entre 1888 et 1892, premières années de la mise en service des trains-tramways ; à la gare de l'Est, l'augmentation est de 30 % ; à la gare Saint-Lazare de 35 % (39).

La politique tarifaire, appliquée par les grandes compagnies à la suite des demandes et pétitions réitérées des populations de banlieue a favorisé également le rapide développement du trafic. Jusqu'à la fin de l'Empire, seule une minorité d'individus parmi les catégories sociales les plus aisées avait bénéficié des avantages des transports par chemin de fer ; l'extension de la banlieue ouest et la spécialisation résidentielle de ce secteur de banlieue constitue à l'époque un exemple unique. Vers les années 1880, apparaissent les premiers abonnements hebdomadaires, et billets ouvriers à tarif réduit. En 1884, la Compagnie de l'Ouest qui a eu l'initiative de cette politique délivre 4 230 cartes d'abonnement hebdomadaires et 440 650 billets ouvriers. En 1890, les chiffres s'élèvent à 139 760 et 905 000. D'après les statistiques publiées par Martin, le tiers des usagers de proche banlieue (soit 5,6 millions de voyageurs) utilisent les cartes d'abonnement en 1890. Mais l'auteur ne précise pas s'il s'agit de cartes hebdomadaires, mensuelles ou d'abonnements trimestriels, ou annuels. Néanmoins ce pourcentage très élevé démontre l'existence d'échanges quotidiens intenses entre Paris et la zone suburbaine (pl. 27) ; les renseignements quant aux tarifs ouvriers sur les autres réseaux font également défaut mais leur existence est attestée par les délibérations des conseils municipaux qui réclament soit l'amélioration du système, soit l'extension des tarifs à leurs administrés (40).

Peut-on conclure cependant, à la suite de Caron à une "banalisation"

des chemins de fer en cette fin du XIXe siècle ? Le développement du trafic, l'usage plus général des abonnements ordinaires, le début des tarifs ouvriers, sembleraient prouver en effet que ce mode de transport devient accessible à un éventail de catégories sociales plus vaste. Mais l'analyse détaillée des statistiques publiées par Martin appellent quelques nuances. Première constatation, les abonnements ordinaires sont surtout utilisés par les usagers des communes non industrielles de l'ouest, du sud-ouest et de l'est : 3,25 millions d'abonnements sont délivrés aux stations Bel-Air, Saint-Mandé, Vincennes à l'est, Asnières, Saint-Cloud, Clamart, Sèvres à l'ouest et sud-ouest, près des deux tiers du total. Par contre, les abonnements sont peu utilisés dans les secteurs industriels du nord et nord-est. Sur 43 477 billets délivrés à la gare de la Plaine Saint-Denis en 1890 on ne compte que 3 285 abonnements ; à Pantin sur 372 839 billets, le nombre des abonnements est inférieur au dixième du total. Les abonnements ordinaires, surtout intéressants pour les petits parcours, car ils permettaient aux usagers de rentrer déjeuner chez eux, restaient trop onéreux pour les catégories sociales modestes. Mais employés, commerçants, industriels, fonctionnaires ont pu bénéficier des avantages du système. La spécialisation résidentielle de l'ouest, favorisée par ce dernier, se poursuit au cours de la période, et s'amorce en banlieue est de part et d'autre de la ligne de la Bastille à La Varenne (prolongée maintenant jusqu'à Villeneuve Saint-Georges). Il est intéressant de relever que le mouvement des voyageurs de la station Vincennes passe de 1 million de voyageurs par an à 2,65 entre 1876 et 1890. A cette date près de la moitié des usagers de cette station utilisant un abonnement ordinaire. Depuis l'ouverture de la ligne, la population de la commune a presque doublé et nous avons mis précédemment en valeur le caractère bourgeois du peuplement de ce secteur.

Nous n'avons pas de renseignements aussi précis pour les autres communes du bord de Marne ; mais le lien entre le peuplement des communes de l'est et l'établissement de la ligne est manifeste. Comme à l'ouest, le chemin de fer a favorisé l'établissement des catégories sociales aisées dans cette zone attrayante des bords

de Marne. En 1890, le trafic de la ligne de la Bastille arrive en seconde position après celui de la gare Saint-Lazare avec 12,29 millions de voyageurs soit une moyenne quotidienne de 33 600 usagers.

L'évolution des tarifs est donc très lente et les restrictions multiples qui accompagnent l'utilisation des billets à prix réduits et abonnements hebdomadaires ont limité la démocratisation des chemins de fer. Les règlements en vigueur sur la Petite Ceinture s'appliquent également aux lignes de banlieue (livret ouvrier, attestation de l'employeur et de l'administration). De plus les billets ouvriers ne sont accordés que dans le sens Banlieue-Paris ; en 1886, lorsque le Conseil municipal de Nanterre demande que "les ouvriers de la commune allant travailler à Asnières bénéficient de billets à prix réduits aussi bien que ceux qui vont travailler à Paris" (41), la Compagnie de l'Ouest répond que "le tarif ouvrier n'a été créé qu'en vue de permettre aux ouvriers d'habiter la banlieue où l'on peut vivre dans des conditions plus économiques". Les parcours dans le sens Paris-Banlieue ou intercommunaux ne font l'objet d'aucune tarification spéciale. En outre un grand nombre de communes ne bénéficiaient pas des tarifs ouvriers. Le ministère des Travaux publics et les compagnies sont assaillies de demandes émanant des conseils municipaux de proche banlieue pour l'application de ces tarifs. En 1888, celui de Saint-Ouen demande la création d'un service spécial à prix réduit, matin et soir, sur la ligne des trains-tramways entre le quai de Seine et la gare de Paris afin de faciliter les trajets ouvriers. Enfin, les ouvriers étaient tenus d'emprunter des trains désignés du matin et du soir. En 1887, Vitry demande que les billets de semaine donnent accès à trois trains le matin et trois trains le soir et qu'il soit accordé aux ouvriers et ouvrières travaillant à domicile pour les maisons de Paris, des cartes réduites pour les voyages continuels qu'ils ont à faire chez leurs patrons (42). Les municipalités de la Courneuve, Aubervilliers, Fontenay-sous-Bois, Nanterre, Courbevoie, Puteaux, adressent des demandes similaires, mais jusqu'en 1890 elles se heurtent le plus souvent à l'opposition des compagnies peu favorables à l'extension des tarifs ouvriers, pour des raisons évidentes de rentabilité.

Ainsi jusqu'à cette date, les chemins de fer sont surtout utilisés par les classes aisées ; les compagnies n'ont amélioré leurs services et instauré le système de l'abonnement que dans la mesure où cette évolution facilitait l'usage des chemins de fer aux classes aisées ; mais l'objectif de rentabilité demeurant, les compagnies acceptent avec réticence les améliorations qui leur sont imposées sous la pression des populations soutenues par les collectivités locales pour instaurer des tarifs réduits en faveur de la classe ouvrière. La mise en service "des trains-tramways" par la Compagnie du Nord est la seule réalisation destinée à améliorer les conditions de transport de la classe ouvrière. Encore que cette évolution réponde à un impératif économique, il s'agit en fait d'assurer la mobilité de la main d'oeuvre dans un secteur en pleine expansion industrielle.

Conséquences démographiques, sociales et économiques. Le développement des transports en commun dans la seconde moitié du XIXe siècle, phénomène commun à toutes les capitales européennes a profondément influencé l'évolution des cités. Conséquence de la transformation des structures urbaines ces derniers, en établissant des liaisons plus rapides entre les différents secteurs économiques de la ville ont à leur tour réagi de façon plus ou moins positive sur la croissance urbaine.

A Paris, alors que le phénomène de spécialisation économique des quartiers s'accélère, on assiste au rapide développement des réseaux de transport en commun. En 1891, la capitale et sa banlieue disposent de 718 kms de lignes (omnibus-tramways, voies ferrées, bateaux-omnibus), alors qu'en 1855 le réseau des omnibus n'atteint que 345 kms (cf Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 51). Le nombre des voyageurs transportés s'est accru dans des proportions bien supérieures à la croissance de la population ; en 1860 les omnibus, seul moyen de transport en commun des Parisiens, transportent quarante millions de voyageurs ; trente ans plus tard, le trafic a presque décuplé : 340 millions de voyageurs sont trans-

portés par les véhicules des différents transports en commun (pl. 12). Le rythme des échanges s'est donc considérablement accéléré au cours de cette période. En 1860, les Parisiens empruntent en moyenne cinquante fois les voitures de la C G O ; en 1890 le nombre moyen de parcours effectué par habitant par les transports en commun s'élève à 155 (43).

Ces chiffres ne doivent cependant pas masquer les insuffisances et inégalités engendrées par la politique des transports déterminées par des impératifs de rentabilité ; politique qui consiste en fait à développer les réseaux de transports en fonction des besoins déjà existants, sans plan d'ensemble ni perspectives pour l'avenir. Aussi la desserte de l'agglomération est elle particulièrement déséquilibrée. Paris dispose de 534 kms de lignes de transports en commun alors que la banlieue n'est desservie que par 183 kms.

Dans Paris le réseau extrêmement serré dans le centre, de plus en plus lâche aux abords des fortifications, a freiné le mouvement de décongestion du vieux noyau urbain. Les travaux d'Hausmann entrepris dans ce but, n'ont pas été suivis des effets escomptés. En l'absence de transports en commun à bas prix, qui seuls avaient permis aux populations de s'éloigner du centre ou des zones d'activités industrielles du nord-est, ces dernières ont continué à se masser au plus près des zones d'activités. Ainsi en 1890 subsistent des densités extrêmement fortes dans les arrondissements centraux. Malgré une légère décroissance démographique, on relève dans les quartiers Bonne-Nouvelle, Sainte-Avoie, Saint-Gervais des densités supérieures à 1 000 habitants à l'hectare. Dans les six premiers arrondissements (à l'exception du 4ème arrondissement où l'édification de la cité administrative a provoqué le départ massif des populations) les densités moyennes de 600 habitants à l'hectare subsistent. Les fortes densités ont maintenant gagné la couronne des quartiers intermédiaires particulièrement sur la rive droite ou sont localisées les zones commerçantes et industrielles. Dans les quartiers Roquette, Folie-Méricourt , Belleville, Porte Saint-Denis, Porte Saint-Martin, les densités dépassent 600 habitants à l'hectare. Le déséquilibre

rive gauche-rive droite, est-ouest, hérité du passé n'a fait que se renforcer avec le développement des transports en commun.

Le même déséquilibre se perpétue à la périphérie, où pour les mêmes raisons, les populations vont s'établir à proximité des centres industriels. En 1890, à l'ouest résidentiel peu peuplé s'oppose le nord et l'est industriel et ouvrier surpeuplé (44). Le chemin de fer de Petite Ceinture malgré les tentatives timides du syndicat d'élargir le moyen de transport aux catégories modestes n'a pu provoquer l'étalement des densités dans cette zone. Dans le quartier Goutte d'Or les densités atteignent 621 habitants à l'hectare en 1891 ; alors que dans le quartier Auteuil elles ne dépassent pas 100 habitants à l'hectare. Au delà des fortifications, l'insuffisance des transports en commun, la texture du réseau mal adaptée ont engendré de semblables déséquilibres. Entreprises industrielles transférées de la ville, entreprises nouvelles ont été contraintes de s'implanter à proximité des fortifications ou sur les lieux d'arrivée des matières premières (chemins de fer du Nord - bassin de la Villette - Seine), attirant à leur suite les ouvriers qu'elles emploient. Aussi note-t-on en zone suburbaine une extrême diversité de densité : 106 habitants à l'hectare à Clichy, 15 à Arcueil-Cachan.

Globalement, la ville continue de se contracter à l'intérieur de l'enceinte fortifiée, et faute de pouvoir s'établir en surface poursuit sa croissance en hauteur au détriment des conditions d'hygiène et de salubrité des habitants. Entre 1860 et 1890, la surface moyenne des espaces verts par habitant diminue de 50 à 32 m². Le problème du surpeuplement que les régimes précédents n'avaient pas été en mesure de résoudre est loin d'avoir été réglé malgré le développement des transports. Il subsiste dans le centre et même à gagné la couronne des quartiers intermédiaires ; 14 % de la population parisienne, soit 330 000 individus vivent en 1890 dans un logement surpeuplé (1/2 pièce par personne au plus). Et la crise du logement touche essentiellement la classe ouvrière qui doit trouver à se loger près de son lieu de travail. En 1882, Dumesnil signale en effet "l'édification sur des terrains vagues, à la limite

de l'ancienne enceinte (c'est à dire dans la zone périphérique de Paris) d'une quantité énorme de constructions improvisées sans autre préoccupation que celle de se créer immédiatement un *asile* ; et malgré des densités inférieures à celles du centre, "le besoin immédiat (des ouvriers) de s'installer près de l'usine explique le taux élevé de population mal logée dans les quartiers périphériques et en banlieue industrielle" (45). Ainsi la politique sélective des transports a contribué à aggraver les conditions de vie des ouvriers. La hausse des loyers d'ue naturellement à l'excédent de la demande sur l'offre, en assurant aux propriétaires des revenus immobiliers sans aucun frais, a détourné les capitaux de ce secteur de la construction, aggravant ainsi le déficit des logements ouvriers. Cette crise entretenue par le manque de transports accessibles aux catégories modestes est suffisamment aigue pour que les pouvoirs publics s'inquiètent de la situation et prennent en 1894 les premières mesures destinées à remédier à l'insuffisance de logements ouvriers (46). Et si les catégories laborieuses pâtissent au premier chef de la politique des transports en commun les classes aisées ont, par contre, bénéficié des nouvelles possibilités et particulièrement des chemins de fer seul moyen de transport capable d'assurer le transport rapide et massif des populations. A la faveur des chemins de fer, industriels, commerçants, fonctionnaires, rentiers, employés ont pu quitter la ville surpeuplée et enfumée et trouver dans les secteurs de banlieue les plus accueillants des conditions de vie plus saines. Alors que la population laborieuse s'entasse au plus près du centre et autour des usines, au nord et au nord-ouest, les populations bourgeoises s'étaient sur les communes de la boucle aval de la Seine puis sur les bords de la Marne, à l'est. Cette extension déséquilibrée de la banlieue commence à être perçue par quelques personnalités. Bertillon, dénonçant ces inégalités suggère qu'une meilleure utilisation des transports en commun pourrait être un remède aux problèmes engendrés par la concentration urbaine. "Le perfectionnement des moyens de transport, intra et suburbains, devraient aussi permettre aux ouvriers d'aller habiter la banlieue où les terrains sont encore à bon marché" et que "les tramways n'obtiennent de concession qu'à condition d'aller très loin dans la

campagne, même s'il ne trouve encore aucune habitation, c'est le moyen de provoquer des constructions nouvelles et de fournir à la population des constructions saines et aérées" (47).

Cette prise de conscience de l'importance des transports en commun dans l'extension de la ville et pour l'amélioration des conditions de vie des ouvriers n'est le fait que d'une minorité. La notion de service public pris en charge par les pouvoirs publics est loin de s'imposer et les assemblées locales, même si elles ont connaissance de la gravité du problème ne sont pas en mesure d'imposer leurs vues.

Un nouvel espace urbain. Les premières migrations alternantes. 1890-1905.

Perfectionnements et incohérences en surface. L'Exposition de 1889 a relevé l'insuffisance des moyens de transport urbains et suburbains ainsi que leur inadaptation aux grands courants de circulation. Jusque là, la C G O, alléguant le monopole des transports intra-muros, s'était systématiquement opposée à la création dans les secteurs périphériques de la capitale des lignes qu'elle jugeait non rentables. Par un réseau particulièrement bien situé, qui lui procurait des bénéfices substantiels, la Compagnie ne s'était guère soucié d'améliorer ses méthodes d'exploitation, alors que la traction mécanique a fait son apparition sur les réseaux de banlieue. Ainsi en 1890, la traction animale est utilisée sur la quasi totalité du réseau parisien au détriment des usagers condamnés à emprunter des transports d'une lenteur excessive et à des tarifs très élevés (cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 51).

Cette situation déplorable amène le Conseil Municipal de Paris à voter en 1889, la déchéance de la Compagnie ; mesure d'ailleurs non suivie d'effet car l'Exposition rend impossible la réorganisation.

Mais la croissance de la ville et sa banlieue se poursuit, à la faveur de la reprise économique, à un rythme soutenu. Paris gagne 26 600 nouveaux habitants par an entre 1891 et 1901. En banlieue, le taux de croissance est sensiblement le même (26 200) portant

la population du département de 693 000 en 1891 à 956 000 en 1901. La spécialisation des zones, renforcée par la hausse des prix des terrains dans Paris en accroissant les besoins de transport, contribue à l'aggravation de la situation. Pour tourner le monopole de la C G O, et provoquer l'extension des réseaux de tramways, qui seuls sont susceptibles d'assurer les transports massifs de main d'oeuvre, le gouvernement mettant à profit l'imprécision de la loi du 11 juin 1880 se substitue à la ville de Paris et accorde directement la concession des nouvelles lignes à établir. Entre 1890 et 1896, une vingtaine de lignes sont ainsi concédées ; leur tracé vise à rééquilibrer la desserte intra et extra-muros. Intra-muros le rééquilibrage se fait au profit de la rive gauche et des quartiers populaires excentriques de l'Est et du Nord jusque là délaissés par la C G O. Ces rocades et obliques améliorent les relations rive droite-rive gauche et mettent en relation les quartiers périphériques populaires entre eux : (Pantin, Opéra, Nation, Châtelet ; Charenton, République, Vaugirard et gare du Nord). Extra-muros, la majorité des concessions portent sur les lignes radiales (Courbevoie Madeleine-Neuilly Madeleine - Asnières Madeleine à la T P D S) ; Villejuif Châtelet, Choisy-Châtelet à la C G P T) mais l'administration innove en accordant la création de quelques lignes d'intérêt purement local (Rosny-La Maltournée concédée à la Compagnie du chemin de fer nogentais en 1894). En banlieue la desserte est nettement améliorée par la création de trois lignes locales concédées à une nouvelle compagnie : la Compagnie des tramways de Saint-Maur (T S M) ; Charenton-La Varenne ; St-Maur-Joinville ; St-Maur-Vincennes. A l'ouest, la Compagnie également nouvelle des Tramways mécaniques des environs de Paris (T M E P) ouvre en 1896 la ligne Saint-Germain-Poissy. Enfin le Paris-Arpaçon fonctionne dès 1893 entre Porte d'Orléans et Antony.

Mais les améliorations dans la desserte en banlieue consistent, en plus de l'accroissement des réseaux, dans la mise en application de techniques nouvelles. La nécessité d'une exploitation plus rationnelle sur ces parcours moins fréquents que dans la capitale, incite les compagnies concessionnaires soit à substituer la traction

mécanique à la traction animale, soit à exploiter directement les nouvelles lignes par traction mécanique. La traction animale présente alors deux inconvénients majeurs pour les longs parcours : "une lenteur de marche désespérante due surtout à ce que les rampes doivent être franchies au pas" et "l'impossibilité de modifier les horaires et proportionner la capacité des transports à la variation du trafic" (48). Ainsi, les compagnies s'engagent-elles résolument dans une politique de modernisation de leur matériel. Les essais de traction mécanique effectués avant 1890 sont repris (air comprimé, machines à vapeur et accumulateurs électriques). Le chemin de fer nogentais et les tramways de St-Maur sont équipés directement à l'air comprimé. La traction à vapeur (système LAMM et FRANCO) mise en application avec succès depuis douze ans sur le tronçon Reuil-Marly est étendue à la ligne Paris Saint-Germain et sur cinq lignes de la T P D S et des T M E P. Entre 1892 et 1898, la T P D S remplace la traction animale par la traction électrique (accumulateurs) sur le groupe de lignes de Saint-Denis, de Courbevoie et de Pantin. Mais ce système offre quelques inconvénients majeurs : manutention mal commode des batteries, poids excessif des batteries, et rendement énergétique médiocre. Aussi un nouveau système est expérimenté par la Compagnie des tramways de Romainville sur la ligne République-Romainville : la prise de courant électrique par contacts superficiels ou "à plots" (49). Enfin plus tardivement la C G P T choisit judicieusement les deux seuls systèmes qui finiront par s'imposer : la prise de courant par fil aérien et en caniveau souterrain. L'autorisation de poser des fils aériens n'étant encore donnée qu'en banlieue, la T P D S utilise les deux modes de traction. En 1898, la ligne Charenton-Bastille est équipée pour la prise de courant par caniveau. Alors que les réseaux de banlieue se modernisent, la C G O déjà assurée de la rentabilité de son entreprise, persiste à utiliser la traction animale et ne consent à y substituer la traction mécanique que sur les parcours les plus chargés. Encore se contente-t-elle d'appliquer les systèmes déjà éprouvés sur les lignes de banlieue. Ainsi en 1897 la C G O met en service quelques automotrices à vapeur Rowan sur la ligne Pigalle-Trocadéro, ainsi que soixante automotrices Serpollet sur la ligne Bastille-cimetière de Saint-Ouen.

Enfin la compagnie équipe en traction à air comprimé les lignes Louvre-Sèvres, Louvre-Versailles en remplacement de la traction animale en 1894 et Saint-Augustin-Cours de Vincennes lors de sa création (50). Mais en 1897, la C G O qui reste de loin la principale entreprise de transports en commun de la région parisienne exploite la plus grande partie de son réseau par traction animale et avec un matériel antique. A cette date, sur la ligne Montmartre-Place Saint-Jacques circulent encore des omnibus à vingt six places à impériales d'un accès des plus mal commodes. La C G O est la seule entreprise dont le nombre de chevaux continue à augmenter au cours de cette période ; il passe de 4 247 à 4 854 entre 1890 et 1895 et plafonne à 4 834 en 1899 (sans compter les 11 000 chevaux affectés aux omnibus) alors que la T P D S n'emploie plus que 730 chevaux en 1895, 37 en 1899, contre 1 091 en 1890 et la C G P T 1 290 en 1895 contre 1 428 en 1890 (51). A cette situation rétrograde, s'ajoute les tarifs prohibitifs pratiqués par la C G O. Ceux-ci fixés quarante ans auparavant, n'ont subi aucun changement (0,30 F en 1ère classe et 0,15 francs en seconde) alors que la plupart des capitales d'Europe et quelques villes de province disposent déjà de tramways électriques à 10 centimes. Les billets ouvriers applicables sur ces tramways du matin sont peu répandus intra-muros. En 1894, la C G O est "invitée" à établir ce tarif sur quatorze services supplémentaires (10 omnibus et 4 tramways aboutissant pour la plupart aux Halles et au Châtelet). Aussi à la veille du XXe siècle toute une partie de la population parisienne est exclue de l'usage des tramways et des omnibus.

Par contre une révolution sensible en matière de tarifs se dessine sur les réseaux de banlieue où les compagnies ont compris l'intérêt de pratiquer des tarifs modérés accessibles aux catégories modestes. Le peuplement de la banlieue est maintenant suffisamment important pour que malgré la diminution des tarifs, les bénéfices ne diminuent pas en proportion. Ces tarifs ouvriers sont en vigueur dès 1891 sur tout le réseau C G P T et sur le chemin de fer Nogentais. Le billet aller et retour est fixé à 50 centimes de la Maltournée à Paris et à 30 centimes de Nogent à Paris. Mais à l'approche de l'Exposition

de 1900, les transports de surface dans la capitale ne supportent pas la comparaison avec les autres capitales ; la situation est d'autant plus intolérable que de nombreux entrepreneurs se proposent de créer des services nécessaires en employant la traction mécanique ou électrique et à des tarifs moins élevés que ceux pratiqués par la C G O. Aussi le gouvernement décide de concéder directement un important réseau de tramways connu sous le nom de tramways de pénétration, où les concessionnaires échappent à l'obligation de payer à la C G O la redevance exigée jusqu'alors sur les sections intra-muros. Vingt lignes pénétrant au coeur de Paris sont concédées entre 1897 et 1899 tant aux anciennes compagnies qu'à de nouveaux entrepreneurs dont six lignes en banlieue est à la Compagnie des tramways de Romainville, deux en banlieue sud à la compagnie de ce secteur électrique de la rive gauche, une aux Tramways de St-Maur. Le réseau suburbain est complété par de nombreuses lignes intercommunales. Ainsi naissent de nombreuses compagnies malgré l'ultime opposition de la C G O qui en 1903 perd le procès qu'elle avait intenté à la ville de Paris. En 1900, sept compagnies se partagent la desserte de Paris et sa banlieue. L'Est parisien, le Nord parisien, les Tramways de la rive gauche, les Tramways mécaniques des environs de Paris, la C G P T, la T P D S et la C G O ; sans compter les réseaux de grande banlieue du Paris-Arpajon, du Paris Saint-Germain et du Chemin de fer nogentais. En 1902, le réseau qui s'est développé sous l'impulsion de l'Exposition Universelle atteint 1 140 kms (omnibus et tramways) contre 521 en 1891 ; un rééquilibrage s'est opéré en faveur de la banlieue. En 1891, à peine un quart des lignes étaient situées extra-muros ; en 1900 le réseau est à peu près également réparti entre Paris et la banlieue (voir les tableaux ci-après).

Mais les nouvelles concessions accordées au fur et à mesure des propositions des entrepreneurs et sans plan d'ensemble, en vue des bénéfices immédiats que devait procurer l'Exposition, ont accru la confusion des transports de surface. Les itinéraires des lignes de pénétration, pour éviter ceux de la C G O, aboutissent parfois à des tracés absurdes. Beaucoup ne correspondent pas à de véritables

courants de circulation. De plus, les concessionnaires ont accepté des clauses souvent inconciliables avec une gestion saine de l'entreprise.

Escomptant un grand succès pour l'Exposition les Compagnies et même la C G O décident d'améliorer les conditions d'exploitation. La C G O adopte la traction à air comprimé sur cinq lignes desservant l'exposition principale. Elle met en place des services spéciaux et crée six lignes provisoires destinées à disparaître à la fin de l'Exposition. Trois compagnies procèdent à l'électrification de leur réseau. Sur le Chemin de fer nogentais, les automotrices à air comprimé sont remplacées par des motrices électriques. La C G P T équipe en caniveau souterrain ses lignes urbaines Etoile-Montparnasse, Montparnasse-Bastille et Pereire-Champ de Mars.

La ligne du Paris Arpajon est électrifiée entre Paris et Antony. Les améliorations portent également sur les méthodes d'exploitation. Pour faciliter l'admission des voyageurs, dans les voitures, les compagnies installent des appareils distributeurs d'ordre avec arrêts principaux. En 1896, le système des arrêts fixes est mis à l'enquête par la C G O. En 1900, une ordonnance de police impose quelques mesures destinées à améliorer le confort et la sécurité des usagers (signal d'alarme, affichage des parcours ...).

Malgré la confusion et l'incohérence qui ont présidé à l'extension du réseau, sous l'impulsion de l'Exposition la population et particulièrement les catégories modestes y trouvent leur compte ; la prolifération des lignes, même anarchique, vise à compléter les vides et à adapter les transports aux courants de circulation urbains et suburbains. Les sections intra-muros des nouvelles lignes de pénétration sont autant de lignes supplémentaires pour la population des quartiers périphériques ; ces dernières bénéficient en outre sur ces lignes des tarifs moins élevés que ceux pratiqués par la C G O. En proche banlieue, les petites lignes d'intérêt local établissent des relations intercommunales qui faisaient jusque là défaut. C'est en particulier le cas des liaisons Saint-Denis-

Compagnies concessionnaires des Tramways de la Région Parisienne (1874-1914)

en 1890	:	en 1901	:	en 1911
C.G.O. Cie générale des Omnibus:		C.G.O.	:	C.G.O.
T.N. Cie des Tramways Nord (1874-1890)	:	T.P.D.S. Cie des Tramways de Paris et du Département de la Seine (anciennement T.N.)	:	T.P.D.S. (absorbe le N.P. T.M.E.P. et P.S.G.).
T.S. Cie des Tramways Sud (1874-1890)	:	1890-1921	:	C.G.P.T.
C.F.N. Cie du chemin de fer Nogentais (1887)	:	C.G.P.T. Cie générale parisienne des Tram- ways (anciennement T.S.). 1890-1921.	:	C.F.N.
	:	C.F.N. (1887-1921).	:	P.A.
	:	P.S.G. Cie des Tramways à vapeur de Paris à St-Germain (1890-1910).	:	R.G.
	:	P.A. Cie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon (1893-1922).	:	E.P.
	:	R.G. Cie électrique des Tramways de la Rive gauche (1900-1924)	:	D.P.
	:	E.P. Cie des Tramways de l'Est Parisien (1900-1924)	:	F.B.
	:	N.P. Cie des Tramways du Nord Parisien (1900-1910)	:	C.F.B.B.
	:	O.P. Cie des Tramways de l'Ouest Parisien (1900-1924)	:	
	:	M.S.G. Cie des Tramways de Montmorency à St-Gratien (1897-1908)	:	
	:	T.V.P.E. Cie des Tramways de Vanves à Paris et Extensions (1900-1902, tombé en faillite).	:	
	:	F.B. Cie du Funiculaire de Belleville (1891-1924)	:	
	:	C.F.B.B. Cie du chemin de fer du Bois de Bou- logne (1900-1922).	:	

Evolution des réseaux de surface de 1891 à 1910.

1891	Km intra-muros	Km extra-muros	Km Total	(millions) voyageurs	Observations
(omnibus)	224,298	3,023	227,106	118,102	37 lignes omnibus
(omnibus banlieue)	2,400	11,768	14,168	0,716	58 lignes Tramways
C G O (tramways)	95,031	25,893	120,924	73,423	5 voies ferrées
(voies ferrées)					
T P D S tramways	45,332	35,153	68,505	24,327	Traction mécanique : 8 lignes
C G P T tramways	21,006	27,923	73,255	26,428	(1 seule exploitée par le C G O)
service matinal				0,127	systèmes de traction mécanique
Total	409,073	112,492	521,565	254,061	vapeur air comprimé accumulateurs électriques
1902					
C G O (omnibus)			280	129,174	42 lignes omnibus
(tramways)			260	133,309	125 lignes tramways
T P D S			130	52,838	Traction animale : 20 lignes de
C G P T			124	64,322	tramways. 42 lignes omnibus
Cie tramw. rive gauche			35	10,607	Traction vapeur : 10 lignes tramw.
Cie ouest parisien			23	7,711	" air comprimé : 10 lignes tramw.
Cie est parisien			130	39,874	" accumulateurs : 21 " "
Cie chemin de fer Bois Boulogne			15	)	" Trolley : 49 lignes tramw.
Cie Tramw. Mécaniques E.P.			56	)	" caniveau 5 " "
Cie chemin de fer Nogentais			52	) 26,871	" plots 14 " "
Cie Paris Arpajon			17	)	
Cie tramw. élect. nord parisien			17	)	
Total			1141 km	464,806	
1910					
(omnibus)	245		245	128,759	omnibus 9 lignes
C G O (tramways)	202,436	44,386	246,822	161,053	autobus 42 lignes
T P D S	69,246	153,172	222,418	78,087	Traction animale supprimée sur
C G P T	58,699	40,664	99,163	84,079	tramways en partie
Cie est parisien	23,418	179,785	203,203	55,451	7 lignes traction animale
chemin fer Nogentais	4,487	78,331	82,818	25,552	13 lignes traction vapeur
Cie tramways rive gauche	14,283	21,506	35,789	14,768	9 " " air comprimé
Cie tramways ouest parisien		16,731	16,731	7,507	18 " " accumulateurs
Cie chemin fer Bois Boulogne		6,685	6,685	3,908	56 " " Trolley
Cie Paris Arpajon		9,307	9,307	2,626	17 " " caniveau
Total	620,569 km	550,367 km	1170,936 km	561,790	5 " " plots

Aubervilliers, Aubervilliers-Pantin, Saint-Denis-Saint-Ouen, Clichy-Levallois-Neuilly, Gennevilliers-Saint-Cloud par les communes industrielles de l'ouest, et Issy-Ivry à travers les communes de banlieue sud en plein essor démographique. Ces lignes présentent un intérêt crucial pour la proche banlieue. Au nord et à l'ouest elles assurent la mobilité de la main d'oeuvre industrielle.

Les déplacements quotidiens de main d'oeuvre sont favorisés en banlieue par la baisse sensible des tarifs et la pratique plus courante des billets ouvriers sur les tramways du matin. Au coeur de la banlieue industrielle du nord-nord ouest, l'Etat des communes du département de la Seine, publié entre 1901 et 1906 (52), signale sur la ligne Neuilly Saint-Ouen Saint-Denis l'existence d'un tarif spécial pour ouvriers. Les compagnies de banlieue innovent également en adoptant progressivement le sectionnement des parcours favorisant les petits trajets. Dans Paris, la C G O maintient ses anciens prix et ses méthodes d'exploitation : 30 centimes en 1ère classe, 15 centimes en seconde quel que soit le parcours, alors que sur les parcours intra-muros des lignes de pénétration les tarifs ne dépassent pas 10 centimes en 2e classe, 15 centimes en première. Sur les sections de banlieue, les prix sont généralement fixés à 5 ou 10 centimes selon la classe.

Le développement des liaisons aussi bien entre Paris et la banlieue que entre les différentes communes, la baisse des tarifs ont ouvert l'accès des tramways aux catégories modestes de population. Le trafic connaît dès les premières années du XXe siècle un rapide développement. Ce dernier avait augmenté de 80 % entre 1891 et 1901, c'est à dire à un rythme moins rapide que l'extension du réseau ; mais après l'Exposition il continue sa progression à un rythme soutenu malgré la stabilisation du réseau. Cette croissance est surtout sensible sur les lignes de pénétration et intercommunales. Entre 1901 et 1905, il augmente de 13 % sur le réseau T P D S, 15 % sur le réseau de la C G P T et l'Est parisien, 22 % sur le réseau de tramways de la rive gauche mais à peine 2 % sur le réseau C G O (53). Les renseignements fournis par l'Etat des communes indiquent qu'il s'agit bien désormais

de transport quotidien de main d'oeuvre. Sur la plupart des lignes de tramways de banlieue les premiers départs ont lieu vers 5 h 30 le matin, les heures d'arrivées à Paris souvent précisées se situent vers 6 h 30 et 7 heures soit pour l'heure d'ouverture des usines et chantiers. Sur la plupart des lignes électrifiées, la fréquence des trains est portée à 7 ou 8 par heure, alors que sur les lignes exploitées par traction animale les départs ont lieu au maximum tous les quarts d'heure. L'électrification permet maintenant d'effectuer le trajet entre les communes de proche banlieue et un point central de Paris en un temps acceptable pour des déplacements quotidiens. Vanves est relié à Saint-Germain-des-Prés en 30 minutes, au Champ-de-Mars en 20 minutes (54) ; sur un parcours équivalent exploité par traction animale, la durée du trajet est de 1 h 20. Le trajet Saint-Mandé-Bastille dure vingt sept minutes par automotrice électrique et Fontenay-sous-Bois-Opéra un peu plus d'une heure seulement. Sur les quatre principaux réseaux de banlieue (C G P T, T P D S, Est parisien, Tramways de la rive gauche) dans l'ensemble bien adaptés aux courants de circulation, le mouvement des voyageurs atteint rapidement l'ampleur des lignes les plus fréquentées de la C G O. Sur six lignes de la C G P T, en banlieue sud, le trafic annuel dépasse quatre millions de voyageurs en 1905, soit une moyenne quotidienne de 11 000 personnes. A l'est, la ligne Noisy-Opéra transporte 12,6 millions de voyageurs soit 34 600 personnes par jour. Sur les lignes de Bondy, Fontenay, du Raincy, le trafic annuel dépasse cinq millions de voyageurs. Au nord, les lignes Saint-Denis-Opéra, Aubervilliers-République à travers les communes et quartiers industriels arrivent en bonne place avec plus de cinq millions de voyageurs, dépassant ainsi le trafic des lignes les plus fréquentées de la banlieue résidentielle ouest.

Par contre, dans Paris la situation de la C G O se dégrade. Dès 1901, la concurrence des tramways électriques se fait sentir. Sur les lignes exploitées en traction animale, le trafic est en régression. La ligne La Chapelle-Square Monge véhicule en 1905 un million de voyageurs en moins qu'en 1900. Sur la ligne Nation-Villelte le trafic de 1905 est dix fois inférieur à celui de 1900. Si le trafic se

développe sur les grands axes exploités en traction mécanique (Montrouge-gare de l'Est, Etoile-Villelte, Cours de Vincennes-Louvre) on note également une baisse de trafic sur quelques lignes exploitées à l'air comprimé ou à la vapeur. La situation financière de la C G O, satisfaisante jusqu'à l'Exposition de 1900, se dégrade dès l'année suivante sous le coup de la concurrence acharnée des compagnies de banlieue (et du métro). Contradictoirement, la situation des compagnies de tramways concurrentes, malgré une hausse sensible du trafic n'est guère satisfaisante. C'est le cas des Compagnies de l'est parisien, de l'Ouest parisien, des Tramways électriques de la rive gauche, la C G P T, la T P D S, qui plus anciennement implantées parviennent difficilement à équilibrer leur budget. Le régime des concessions accordées depuis 1897 a porté le système des transports de surface jusqu'à l'incohérence la plus totale. Paris et sa banlieue sont sillonnés par une extraordinaire multiplicité de véhicules de toutes sortes (à vapeur, à air comprimé, à chevaux, trollet, à accumulateurs et à plots) dans un enchevêtrement de lignes que le directeur de la C G O a pu comparer à "une perruque, une tignasse dans laquelle il est impossible de démêler un plan d'ensemble quelconque". Dès 1903, une commission est chargée par le Conseil municipal et départemental d'étudier les moyens d'une réorganisation.

Les réticences des Compagnies ferroviaires. Pour les raisons financières évoquées plus haut, les grandes compagnies ferroviaires hésitent à développer leurs installations pour améliorer la desserte banlieue. Après quinze ans de déficit chronique, (à l'exception de la Compagnie du Nord) elles n'acceptent plus que les opérations rentables). Jusque vers 1900, le réseau local, les méthodes d'exploitation ne subissent aucune évolution notable. Seule la Compagnie du Nord dont les lignes traversent une zone fortement industrialisée, avait consenti en 1888 à installer un service de trains-tramways sur la ligne Paris à St-Denis, exclusivement réservée au transport de main d'oeuvre. Mais elle refuse d'organiser un service semblable sur les lignes des docks de Saint-Ouen, qu'elle réserve exclusivement au transport des marchandises. Dès 1873, la population de Saint-Ouen s'était élevée contre le projet qui ne comportait pas de service

voyageurs. Avec le développement industriel, la capacité de logement des communes s'était accrue moins vite que l'emploi. Farcot, porte-parole des industriels, constate que "pour les usines il importe non seulement que la houille puisse être transportée facilement, mais encore que tout le personnel, ouvriers et employés, trouve des moyens de transport rapides et peu coûteux" (55). Ces protestations n'eurent aucun écho. Il faut attendre 1892 pour que la Compagnie du Nord étende le service des trains-tramways aux lignes des Docks de Saint-Ouen à Paris. En 1900, la desserte locale de la zone industrielle du nord de Paris est relativement satisfaisante : dix neuf arrêts desservent les zones d'habitat et d'usines.

Dans les autres secteurs de banlieue la situation est loin d'être aussi satisfaisante. Les compagnies déficitaires n'ont accepté de développer leurs installations qu'au moment où celles-ci pouvaient atteindre un seuil de rentabilité suffisant.

Sur le réseau de la Compagnie d'Orléans, aucune amélioration sensible de la desserte locale n'est à relever avant 1900 ; la croissance démographique de ce secteur liée à l'industrialisation des communes et l'exode des populations en banlieue provoque cependant la croissance du trafic : le nombre des trains omnibus au départ de Paris a doublé depuis 1875. Mais la ligne n'a toujours que deux voies. En 1900, quatre vingt trains circulent quotidiennement dans chaque sens. Le réseau est saturé. Des réclamations s'élèvent de toute part pour que la compagnie organise des trains de banlieue dont les heures de départ soient espacées de demi-heure en demi-heure et "qu'il soit installé quatre voies sur la ligne du Paris-Orléans pour l'organisation d'un service 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 heure à 5 heure du matin". A la veille de l'Exposition, aucun service voyageurs n'est organisé pour la desserte d'Ivry. Les habitants du canton d'Ivry, appuyés par le conseil d'arrondissement, réclament l'amélioration

du trafic avec Paris, en particulier l'augmentation du nombre des trains ; "les habitants de toute la banlieue sud sont privés des moyens fréquents et faciles de communication dont jouissent ceux des localités situées sur les autres réseaux de chemin de fer" (1900). (56). Il dénonce l'attitude de la Compagnie d'Orléans qui "jusqu'à présent est restée en dessous de sa mission et n'a rien fait pour donner satisfaction aux aspirations légitimes des populations de banlieue. Aucun train léger n'est organisé, tout est sacrifié au développement des trains express".

Etant donné les résultats financiers désastreux, la Compagnie de l'Ouest, moins que tout autre n'est disposée à abaisser ses tarifs ou à procéder à des améliorations coûteuses sur son réseau. Cependant le tissu ferroviaire de la compagnie ouest est le seul à présenter un intérêt local. Mais cette dernière maintient volontairement des tarifs élevés pour conserver une clientèle de première classe nombreuse et de seconde classe d'une haute tenue. La banlieue ouest était en effet jusqu'ici peuplée essentiellement de catégories sociales aisées ; industriels, commerçants, hommes d'affaires avaient été les seuls à bénéficier des avantages des chemins de fer pour élire domicile dans cette zone épargnée par l'industrialisation, tout en conservant leurs activités dans Paris ; mais dès 1890, l'implantation de nombreuses usines dans les communes riveraines de la Seine a entraîné la diversification des populations. Aussi la politique tarifaire de la Compagnie de l'Ouest est-elle vivement contestée. Une ligue de voyageurs soutenue par les municipalités se crée, réclamant une révision des tarifs et particulièrement la réduction des abonnements. En 1898 le Conseil général se faisant le porte parole de la ligue des voyageurs et des municipalités, réclame la délivrance par la compagnie de billets à prix réduits aux ouvriers habitant Paris ; la compagnie refuse prétextant que ce système ne doit fonctionner que dans le sens Banlieue-Paris afin de faciliter l'installation des ouvriers dans des conditions plus saines et à meilleur marché. Même opposition en 1902, aux demandes des municipalités d'Asnières et de Colombes réclamant l'extension des abonnements hebdomadaires aux relations de gares de banlieue entre elles, afin

de faciliter les déplacements inter-communaux. (57). Cependant, malgré la résistance des compagnies le trafic se développe pour ainsi dire spontanément au fur et à mesure de la croissance de l'agglomération et de la décentralisation industrielle : 1 000 trains de banlieue circulent en 1900 sur les réseaux des grandes compagnies, soit quatre fois plus qu'en 1875 (Lartilleux et Goudard) amenant les compagnies à réviser leurs positions, d'autant plus que les lignes de tramways de pénétration et de tramways sur plate-forme indépendante (Nogentais, Arpajonnais, Paris Saint-Germain, Bois de Boulogne) sont autant de brèches dans le blocus qu'entretenaient les compagnies ferroviaires autour de la capitale.

La petite ceinture bénéficie encore de quelques améliorations techniques justifiées par l'importance de son trafic (suppression des passages à niveau, construction par la Compagnie du Nord de deux raccordements symétriques entre sa gare et la petite ceinture (1893), installation d'une gare annexe dite "gare de ceinture" (pl. 21) (59). Le succès de la ceinture est considérable dans les dernières années du XIXe siècle. De vingt millions en 1890 le trafic des sections rive droite et rive gauche passe à trente millions en 1899 (60). Le chemin de fer de ceinture présente toujours l'avantage de la rapidité et des tarifs peu élevés pour les échanges entre les différents secteurs de la périphérie. La fréquence des trains est à nouveau augmentée. Aux heures d'affluence ils se succèdent à 5 minutes d'intervalle. Les tarifs ouvriers sont appliqués aux quatre premiers trains du matin avant 6 heures et sur quelques trains du soir vers 18 heures. Malgré l'assouplissement du système, une pétition des "voyageurs ouvriers" demande d'étendre ces tarifs aux trains de retour à partir de 11 heures du matin. Beaucoup d'ouvriers ne faisant qu'une demi-journée ou finissant leur travail vers le milieu de l'après-midi (61).

Malgré tout, la petite ceinture reste le moyen de transport le mieux adapté aux déplacements quotidiens de la classe ouvrière parisienne. Elle transporte non seulement les populations ouvrières des arrondissements périphériques, mais aussi la main d'oeuvre des petites

communes de banlieue sud qui se rend chaque jour dans les usines ou chantiers parisiens et pour laquelle les conseils municipaux réclament des conditions de prix et de transport meilleures. Dans ce secteur le trafic augmente en effet de façon très sensible. A la station Montrouge, le mouvement des voyageurs passe de 1,4 millions à 2,10 millions entre 1895 et 1900 (62). Dans les zones industrielles du nord et de l'est plus peuplées, la croissance du trafic est encore plus forte. Cette situation incite le Conseil général du département à demander "la mise en marche aux heures d'affluence d'un nombre suffisant de trains afin d'éviter l'entassement dans les wagons aux heures de circulation de la clientèle ouvrière" (63).

Malgré une fréquentation différente, le trafic de la ligne d'Auteuil n'en progresse pas moins dans les mêmes proportions. De 18 millions en 1890, il passe à 27 en 1909. L'année de l'Exposition universelle, avec l'ouverture du raccordement Courcelles-Champ de Mars, le trafic atteint 34,5 millions de voyageurs. La chute n'en est que plus brutale ; en 1902 le trafic tombe à 25 millions sur la ligne d'Auteuil, 31 millions sur les sections rive gauche et rive droite. L'ouverture des premières lignes de métropolitain, la réorganisation des transports de surface ruinent définitivement la petite ceinture. En 1913, le trafic est tombé à 12 millions de voyageurs sur la ligne d'Auteuil, à 14 sur la ceinture. La fréquence des trains, sur les sections rive droite et rive gauche est ramenée à 60 trains par jour dans les deux sens, contre 204 en 1900. A la veille de la guerre, le chemin de fer de ceinture a perdu le privilège du mode de transport le plus économique et le plus rapide pour les déplacements quotidiens de main d'oeuvre au profit du métro, des tramways électriques et des autobus mieux adaptés aux transports en milieu urbain.

Le déblocage de la situation. Des solutions techniques nouvelles.

1905-1914.

Vers 1900, la saturation des réseaux de transports urbains et suburbains fait peser une lourde menace sur le développement ultérieur de l'agglomération. La capacité des transports de surface n'étant pas indéfiniment extensible, la mise en circulation de nouveaux omnibus

et tramways contribuent à accroître le problème de la circulation devenu aigu. Dans le centre, la circulation devient impossible entre 10 heures du matin et midi et demi, et entre 5 h et 7 h 1/2 le soir. Or les besoins de transports en commun ne cessent de croître. Dans cette phase de redémarrage industriel, le processus de spécialisation des zones s'accroît. Paris se désindustrialise, du moins en sa partie centrale ; de nouvelles zones industrielles se développent à la périphérie de Paris et en banlieue, provoquant la croissance démographique de ces secteurs. Les quartiers intermédiaires surpeuplés ne peuvent plus accueillir les nouveaux arrivants. Paris ne croît plus que par sa périphérie.

Les communes suburbaines poursuivent leur essor démographique à un rythme soutenu (plus de 25 000 habitants par an). L'éloignement du centre multiplie les besoins de transports et particulièrement de transports à bas prix pour la classe ouvrière en plein développement. L'insuffisance des transports urbains, l'inadaptation des réseaux à la nouvelle réalité économique et urbaine rendent inéluctable une réorganisation du système des transports. La situation n'a pu être débloquée qu'avec la modification des rapports de forces politiques qui penche à la fin du XIXe siècle en faveur des intérêts locaux (cf 1ère partie). Mais dans cette première étape vers une coordination des transports le facteur technique revêt une importance de tout premier plan. Dans l'esprit des conventions de 1910, il s'agit d'assurer à chaque mode de "traction" une fonction spécifique dans la desserte urbaine et suburbaine : l'autobus aux petits parcours, le tramway électrique aux relations entre zone suburbaine et Paris mais également aux petits parcours intra-muros, le métro aux longs parcours circulaires ou transversaux. Cette spécialisation des fonctions, dont le but était d'éviter les concurrences ruineuses à l'origine de l'anarchie des transports, ne pouvait se concevoir qu'avec la mise au point des moyens techniques à mettre en oeuvre. Or jusque vers 1905-1910, les compagnies concessionnaires des réseaux de surface expérimentent différents modes de traction en matière de tramways (traction mécanique, vapeur et air comprimé, puis traction électrique, accumulateurs, plots, caniveau, trolley). La C G O

expérimente ses premiers autobus à essence. Seule la traction animale est vouée à disparaître. En 1905, tous les modes de traction coexistent, la traction mécanique est encore utilisée sur 24 lignes de tramways, (13 à vapeur, 11 à air comprimé), la traction électrique sur 86 lignes mais par quatre systèmes différents. Il ne reste plus alors que 15 lignes de tramways exploitées par traction animale. Sur le réseau omnibus, la traction automobile est à ses débuts.

Dans le système de concurrence qui caractérise l'exploitation des transports de surface à la fin du XIXe siècle, la nécessité d'une exploitation plus économique avait amené les compagnies concessionnaires de banlieue à mettre à l'essai différents modes de traction. Au début du XXe c'est surtout à la C G O, jusqu'alors peu soucieuse d'innover, que revient l'initiative d'une solution nouvelle pour l'exploitation des omnibus devenue déficitaire ; la traction animale ne permettant plus de satisfaire les besoins toujours croissants.

Les autobus à essence. Au début du XXe siècle, un nouveau moyen de transport, l'automobile a fait son apparition, mais son application aux transports en commun est encore aléatoire. La C G O, déterminée à remplacer ses antiques omnibus à chevaux, entreprend une série d'essais de traction automobile. Mais, fait significatif, la première voiture automobile mise en service en juillet 1905 sur la ligne Montmartre-Saint-Germain-des-Prés est à vapeur (système Serpollet). Cependant, la même année, pour le Salon de l'Automobile, le premier autobus à essence est mis en service sur le parcours Bourse-Cours-la-Reine. L'année suivante, à la suite d'un concours proposé par la C G O, un modèle d'autobus, châssis Brillié-Schneider de 30 places est retenu. Les véhicules mis en circulation sur 6 lignes s'avèrent tout de suite plus mobiles que les omnibus à chevaux ; toutefois, de nombreux problèmes techniques subsistent (odeurs dégagées, carrosserie, bandages). Malgré les critiques nombreuses à l'égard de ces nouveaux véhicules, la C G O poursuit ses essais. En 1908, plusieurs types d'autobus circulent : voitures à impériales, voitures sans impériales ; des véhicules de petite capacité montés sur pneumatiques sont expérimentés mais dans l'état de la fabrication des pneumatiques,

l'expérience n'eut pas de suite (64). Malgré ces tâtonnements, les autobus ont montré, pour une vitesse équivalente à celle des tramways, leur avantage de mobilité, et semblent plus indiqués pour remplacer les omnibus. Cependant le choix technique est audacieux. C'est pourtant celui qui sera fait mais ce dernier ne peut se comprendre qu'à la lumière des conventions de 1910. En attribuant à la C G O, l'exploitation complémentaire des réseaux d'omnibus et de tramways, les pouvoirs publics donnaient à la Compagnie la possibilité de compenser les éventuels déficits de l'un par les bénéfices de l'autre. Or en matière de tramways, la C G O n'a plus qu'à recueillir les fruits de dix années de recherche. La traction électrique par caniveau souterrain et fil aérien est parfaitement au point. La C G O peut ainsi concentrer ses apports sur la traction automobile.

Les tramways électriques. A l'étranger, l'application de l'électricité aux tramways est acquise en 1890. Mais à Paris, son application a été différée pour des raisons financières, mais également par l'opposition des urbanistes. La pose des poteaux et fils aériens est interdite dans les rues de Paris et même en banlieue. Ce fait amène les concessionnaires à trouver d'autres solutions. L'alimentation en électricité par accumulateurs et par plots connaît un certain succès. En 1901, trente quatre lignes de tramways sont équipées par l'un ou l'autre système, mais tous deux présentent des inconvénients majeurs. Pour les tramways à accumulateurs, la sujétion de la recharge des accumulateurs, le poids des batteries, le rendement médiocre (42 % de l'énergie seulement fournie aux accumulateurs est utilisable pour la traction). Le système surtout utilisé par la T P D S, donne lieu à ses débuts à des résultats médiocres. La prise de courant par plots est expérimentée pour la première fois par la Compagnie des tramways de Romainville, sur un trajet à forte pente où l'emploi des lourds accumulateurs n'était pas possible. Ces plots étaient des contacts établis sur la chaussée entre les deux rails de roulement. En théorie ils ne devaient se mettre sous tension qu'au passage des voitures, ne devaient présenter aucun danger pour les piétons et les chevaux. Mais en pratique le système donne lieu à de nombreux incidents, soit que les plots refusaient de se mettre sous tension au

passage des voitures, soit qu'ils restent après leur passage. Les courts circuits étaient fréquents par temps de pluie (65).

Les difficultés rencontrées par accumulateurs et plots ont montré que le problème de l'alimentation en énergie électrique n'avait pas reçu de solution satisfaisante. Le système de prise de courant par fil aérien n'a fait son apparition qu'en grande banlieue sur le parcours Raincy-Montfermeil, puis sur le réseau urbain de Versailles. Ce système présente pourtant de grands avantages tant financiers que techniques. Mais pour les raisons d'esthétique évoquées plus haut, sa mise en oeuvre à Paris et en banlieue ne peut être envisagée. Pour cacher la source d'énergie, une solution nouvelle a dû être recherchée. Le système de prise de courant par caniveau mis au point par la C G P T, expérimenté sur la ligne Bastille-Charenton donne d'excellents résultats. Comme le système de prise de courant par fil aérien, il offre une sécurité totale, rendement énergétique maximum. Seul inconvénient le coût extrêmement élevé de l'infrastructure.

Avant la réorganisation de 1910, les deux systèmes ont fait leur preuve. En 1897, la T P D S obtient l'autorisation de mettre en service des motrices électriques à trolley (fil aérien) sur la ligne Pantin-Eglise-Pantin-Quatre-Chemins, puis le trolley fait son apparition la même année aux portes de Paris avec l'électrification de la ligne Porte d'Allemagne-Pré-Saint-Gervais. A partir de 1900, la C G P T électrifie entièrement par caniveau ses lignes urbaines. En 1910, la C G O n'a plus qu'à appliquer sur son réseau des techniques parfaitement au point.

La C G O concessionnaire intra-muros du réseau des tramways et des omnibus s'engage résolument dans une politique de modernisation de son exploitation. De 1910 à 1914, la traction animale et traction mécanique sont remplacées par la traction électrique (caniveau souterrain et fil aérien maintenant autorisés en zone périphérique). La Compagnie parisienne rattrape ainsi son retard sur les neuf autres compagnies concessionnaires qui subsistent après la réorganisation. En 1910, elle exploitait encore 8 lignes à traction animale, 10 à

traction à vapeur, 9 à air comprimé, 2 à accumulateurs, une seule par trolley. Sur le réseau omnibus, dont la longueur a été réduite à 250 kms par suppression des lignes inutiles, la C G O procède à la généralisation de la traction automobile. Deux modèles sans impériale d'un accès commode, d'une capacité de 30 et 35 places sont définitivement adoptés. Leur mise en service est rapide : 13 lignes sont équipées en 1911 ; à la fin 1912, 43 lignes tant anciennes que nouvellement prévues sont exploitées avec des autobus à essence (66).

Les autres compagnies achèvent également de moderniser leur réseau. Sur celui de la T P D S, essentiellement exploité avec des motrices à accumulateurs jusqu'en 1910, la traction par fil aérien et caniveau est adoptée. Sur la ligne Saint-Germain, la dernière locomotive disparaît en 1911 ; en 1914, circule la dernière motrice à accumulateurs de la ligne Neuilly-Madeleine. Sur les autres réseaux, tramways à plots et à accumulateurs sont progressivement supprimés. En 1913, la C G P T termine la construction des voies en caniveau de la ligne Malakoff-Halles. L'Est Parisien remplace par le fil aérien et caniveau latéral les plots encore en service sur le parcours Porte de Bagnolet-Pont-Sully en juillet 1913. La généralisation de la traction électrique et automobile pour les transports de surface a été l'un des facteurs de succès de la réorganisation. Le sectionnement des parcours impraticable avec les lourdes motrices à air comprimé, à accumulateurs a pu être généralisé tout en maintenant une vitesse commerciale élevée. Cette réforme de l'exploitation, capitale dans la réorganisation qui vise à créer des modes de transports non concurrentiels et complémentaires a favorisé les petits parcours, plus conformes aux besoins de la population. A la veille de la guerre, ce type de courts déplacements devient en effet d'un usage courant ; il représente alors plus de la moitié des déplacements effectués par autobus et tramways. Les améliorations techniques, conjuguées à la baisse des tarifs assurent aux transports de surface un regain de succès. Entre 1909 et 1913 le trafic total des tramways urbains et suburbains passe de 339 millions à 489 millions de voyageurs (pl. 5) ; celui des omnibus automobiles double au cours de la même

période (pl. 4). Le métropolitain transporte déjà 467 millions de voyageurs (pl. 13) ; ce nouveau mode de transport étant intervenu non pas en concurrence, comme le craignaient la C G O et les compagnies de tramways, mais bien comme complément dans la desserte urbaine.

Le Métropolitain. Il a fallu un demi-siècle d'études et vingt ans de discussions entre la Ville et l'Etat pour que la capitale soit enfin dotée d'un métropolitain. Mais en raison de ce retard, Paris hérite d'un instrument de transport des plus modernes. Encore une fois la ville bénéficie des expériences réalisées depuis dix ans à l'étranger en matière de traction électrique. Après les expériences effectuées à New-York en 1887, le métropolitain électrique est adopté à Londres en 1890, sur le City and South London, en 1893 à Liverpool, en 1895 à Chicago. En 1900, Paris inaugure son métropolitain électrique (67). Mais jusqu'en 1890, l'analyse des multiples projets proposés par les différents protagonistes montre qu'aucune solution satisfaisante n'est donnée au problème de la traction. La traction à vapeur, seul système mis en oeuvre avant 1880 à Londres, Berlin, New York et Glasgow avait soulevé le délicat problème de la ventilation en souterrain (pl. 7 à 10) (68). Le projet municipal de 1883 qui semblait en raison de la solidité de l'étude technique avoir quelques chances de réalisation n'apporte pas, après énumération des différents modes de traction possible, de solution définitive. (69). Aucune solution n'est vraiment satisfaisante. La traction à vapeur, capable d'assurer des transports massifs (évalués alors à 120 millions de voyageurs annuellement transportés) est reconnue nocive en souterrain d'autant plus que les trains doivent se succéder à 3 minutes d'intervalle dans chaque sens. Les machines à air comprimé ont l'inconvénient d'un rendement énergétique faible.

Le funiculaire, peu maniable sur les grands parcours est reconnu impropre aux services dont les besoins sont intermittents. L'originalité du projet municipal est de retenir comme solution d'avenir la traction électrique. Mais en 1883, les moteurs électriques sont encore trop nouveaux pour qu'une application aux transports puisse

être envisagée, la commission s'en tient, sans toutefois trancher, à deux solutions possibles : la machine Francq à vapeur, la machine Mekarski à air comprimé. De 1883 à 1890, les projets se succèdent : projets gouvernementaux, municipaux, émanant de particuliers ; les auteurs s'en tiennent pour la plupart aux solutions classiques : locomotives à eau surchauffée, système Francq, locomotives à air comprimé, locomotives à accumulateurs, mais certains sont tout à fait fantaisistes. Ainsi le projet Sautereau préconisant l'emploi de matériel mû par l'air comprimé, glissant sur des patins hydrauliques, ce système devait éliminer les trépidations provoquées par le matériel classique. Mentionnons l'extravagante proposition de Mazet, officier de marine, d'un chemin de fer sans rail dont les voitures en forme de gondoles devaient glisser au dessus des boulevards en prenant appui sur les réverbères ...

Un projet pourtant mérite une attention plus grande : celui de Berlier déposé en 1887. Ce dernier propose l'établissement d'un "tramway tubulaire" devant circuler dans un souterrain constitué de tubes métalliques et percé par la méthode du bouclier. Enfin Berlier propose la traction électrique. Ce projet retenu par la Ville en raison de son intérêt purement local (Berlier propose d'utiliser un matériel à gabarit étroit roulant sur voie métrique) annonce le métropolitain parisien.

En 1895, lors de la reprise des discussions, la ville se propose de construire un métropolitain à voie étroite et traction électrique ressemblant tout à fait au tube de Berlier. Celui-ci ayant à cette date renoncé à sa concession de tramway tubulaire sur le parcours Vincennes-Porte-Dauphine. D'ailleurs Berlier, n'était pas le véritable inventeur du procédé, son rôle s'était borné à introduire en France le chemin de fer électrique souterrain et la méthode du bouclier pour l'excavation connus depuis longtemps en Angleterre. Le programme est arrêté le 30 décembre 1896 par le Conseil municipal. Le cahier des charges reçoit toutefois quelques modifications importantes en 1897. L'écartement des voies est porté de 1 m à 1,30 m, la largeur des voitures de 1,90 m à 2,10 m. Enfin en 1898, le gouvernement

impose à la ville de Paris l'écartement normal ; la Ville finit par accepter cette concession ne portant pas à conséquence pour l'indépendance du Métropolitain vis-à-vis des grandes compagnies. Le 30 mars 1898 une loi déclare d'utilité publique les six premières lignes du Métropolitain. Dès lors, la mise en service des lignes, si longtemps retardée est extrêmement rapide : 5 kms de voies sont exploitées en 1900 ; 31 en 1905, 70 en 1910 et 87 en 1914 (pl. 11) (70).

Dès l'origine, le trafic dépasse les prévisions les plus optimistes. De juillet à décembre 1900, le trafic de la ligne Vincennes-Maillot passe de 557 000 à 3,9 millions de voyageurs. Très rapidement, la capacité et la fréquence des rames se révèlent insuffisantes pour faire face au trafic. Dès 1901, l'intervalle entre les rames, fixé au départ à 6 minutes est porté à 3 minutes. La capacité des trains est augmentée par l'adjonction d'une remorque supplémentaire. Les rames, longues de 36 mètres (4 remorques) n'occupaient au départ que la moitié de la longueur du quai. Il était donc possible de doubler la capacité des lignes en formant des trains de 8 voitures. Mais au départ, les motrices n'étaient pas encore assez puissantes pour assurer la traction de trains aussi longs. Aussi de 1900 à 1914, la matériel de traction subit des transformations constantes. Dès 1903, l'évolution rapide du réseau fait apparaître le caractère périmé du matériel à peine sorti de l'usine. Pour accroître la puissance des motrices, différents systèmes et types de matériel sont expérimentés. Mais vers 1910, l'hétérogénéité du parc nuisant à l'exploitation, une première unification est entreprise. En 1914, le parc plus homogène, l'emploi d'un matériel techniquement plus avancé (Motrices Star 700 équipées pour le freinage électrique) améliorent sensiblement l'exploitation. La capacité des lignes passe de 1570 à 10 000 voyageurs par heure entre 1900 et 1913 (71).

La rapide croissance du trafic au cours des dix premières années d'exploitation démontre l'ampleur des besoins de transports de la capitale. Le chiffre de 140 millions de voyageurs pour l'ensemble du réseau, jugé fabuleux par le conseiller Rouselle en 1895 (72, est dépassé en 1904. Il atteint 320 millions en 1910, 467 en 1913

(pl. 13). L'adaptation du réseau souterrain aux grands courants de circulation, ses stations rapprochées, qui assurent une excellente desserte locale, sa capacité de transport supérieure aux transports de surface, ses correspondances commodes et rapides, enfin ses tarifs accessibles aux catégories les plus modestes, la simplicité du système qui permet d'effectuer n'importe quel parcours avec un billet simple pour 15 centimes ou un aller et retour pour 20 centimes, assurent au nouveau mode de transport un succès immense. La création du métropolitain a doté la capitale d'un mode de transport véritablement populaire. Sur la ligne Nation-Porte-Dauphine par les boulevards extérieurs nord, la compagnie distribue en 1913 une moyenne quotidienne de 146 000 billets (73) ; sur le même parcours la C G O n'en vend que 28 000.

La première tentative de coordination du système des transports par la création de transports non concurrentiels, la mise au point d'une politique tarifaire en faveur des catégories populaires, assurent pour la première fois une desserte urbaine rationnelle et dans l'ensemble bien adaptée aux besoins des différentes catégories sociales. La hausse sensible du trafic après 1910 sur tous les réseaux confirme ce succès.

Bilan et perspectives.

La croissance du trafic banlieue. Dans la phase d'intense industrialisation de la zone suburbaine qui caractérise la première décennie du XXe siècle, la population de proche banlieue poursuit sa croissance et accentue sa coloration ouvrière. De 1906 à 1911, la zone suburbaine gagne 180 000 unités ; les courants d'échanges entre Paris et la banlieue, les échanges intercommunaux s'intensifient. Pour les compagnies de chemin de fer, qui s'étaient peu souciées jusqu'alors de développer leurs installations de banlieue, l'opération devient rentable (pl. 17). Mais vers 1907-1910, elles assouplissent leurs positions et instaurent à leur tour une politique tarifaire répondant aux besoins des catégories modestes tout en améliorant l'exploitation de leur réseau banlieue.

Le réseau ouest, après son rachat par l'Etat en 1907, ajuste ses

tarifs sur celui des autres compagnies. La Compagnie du Nord procède au doublement des voies des trains tramways entre la gare du Nord et la plaine Saint-Denis et à la pose d'une seconde voie sur la ligne des Docks (74). En 1912, un projet de restructuration de la gare de l'Est est mis à l'étude mais ne sera repris qu'après la guerre (75). C'est sans doute la Compagnie d'Orléans qui après avoir accusé le plus net retard, fait les progrès les plus remarquables. En 1904, le doublement des voies est réalisé entre Paris et Juvisy ; en 1908, jusqu'à Brétigny et en 1912 jusqu'à Etampes. Parallèlement à ces travaux, la ligne est électrifiée. La fréquence des trains augmente alors sensiblement. En 1902, 67 trains circulaient chaque jour entre Paris et Juvisy. En 1907, leur nombre est porté à 128. Un des points essentiels est certainement la généralisation sur ce réseau des cartes hebdomadaires donnant accès à tous les trains de banlieue (76). Cette évolution amorce la démocratisation des chemins de fer, jusqu'alors réservée aux catégories les plus aisées. Il s'en suit une rapide augmentation du trafic. Selon J. Bastié, sur la ligne Paris-Brétigny, la Compagnie d'Orléans transporte 6 millions de voyageurs en 1904 ; en 1914, le chiffre a doublé. En 1913, sur 350 000 voyageurs quittant la gare de Choisy, 270 000 bénéficient d'un tarif ouvrier. En 1900, le trafic de cette gare atteignait seulement 150 000 voyageurs. Sur tous les réseaux, le trafic est en progression. La gare Saint-Lazare par exemple, enregistre une moyenne quotidienne de 46 900 voyageurs en 1913 (77). En 1914 le trafic banlieue des six compagnies s'élève à 120 millions contre quarante en 1870 (78).

Cette évolution traduit évidemment le développement démographique de la banlieue et des déplacements quotidiens professionnels. Ce phénomène déjà ancien pour les catégories sociales aisées, qui ont les premières bénéficié des commodités des chemins de fer pour s'installer en banlieue, concerne-t-il maintenant les catégories plus modestes ? Les lotissements se poursuivent en banlieue, à Ivry, Vitry, Choisy, Villejuif mais sur des surfaces réduites, et sans doute, compte tenu du prix élevé des terrains en proche banlieue, au bénéfice des catégories aisées. L'émigration des ouvriers parisiens en banlieue est difficile à évaluer. Elle existe puisque les tarifs

ouvriers ont été créés à cet effet. Mais sans doute convient-il de ne pas en exagérer l'importance. La journée de travail pour cette catégorie est encore très longue, les salaires modestes. Ouvriers et petits employés continuent à s'installer dans les communes ou quartiers voisins de leur lieu de travail. Pour cette raison aussi, les compagnies de transports (chemins de fer et tramways) ont dû étendre les tarifs ouvriers aux liaisons intercommunales.

Aussi l'espoir de décongestionnement de la capitale que les autorités locales escomptaient de l'amélioration des transports urbains et suburbains est-il déçu. La réorganisation des transports de surface, la démocratisation des transports arrivent trop tard pour libérer la population laborieuse de sa résidence forcée à proximité de son lieu de travail. Avant la première guerre mondiale qui bouleversa toutes les données économiques et sociales, les premières réponses au problème de l'extension urbaine, de la crise du logement ouvrier sont à peine ébauchées. Toutefois, une étape décisive est franchie. Les transports en commun apparaissent non plus comme une réponse à un besoin, mais comme un moyen de développement harmonieux de l'espace urbain et une arme efficace aux mains des collectivités locales pour résoudre le problème du logement ouvrier. De la notion d'entreprise privée on passe progressivement à celle de service public.

Problèmes et perspectives d'aménagement. La politique des transports urbains à Paris qui consiste depuis le milieu du XIXe siècle à développer les réseaux en fonction des besoins inexistants a été selon l'expression de Sellier "funeste au développement de la banlieue parisienne" et de la capitale. Jusqu'en 1900, les transports de surface "affaires lucratives pour les actionnaires et leurs lanceurs" ont été impuissants à opérer la décongestion du centre urbain (79). Malgré une lente baisse démographique, des densités extrêmement fortes subsistent dans le centre (Cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 36). En 1911, le quartier Bonne-Nouvelle a encore une densité supérieure à 1 000 habitants à l'hectare. Dans la zone des arrondissements centraux et intermédiaires (IIe au XIe) les densités dépassent dans la plupart des cas 450 habitants à

l'hectare. Ces fortes densités ont également gagné les quartiers périphériques industrialisés. A cette date l'action du métropolitain ne semble pas avoir provoqué une baisse démographique sensible de la zone centrale. Son action doit plutôt être recherchée à la périphérie où l'on constate une plus grande uniformité de densité (80). Ainsi, en l'absence jusqu'au début du XXe siècle de moyens de transports accessibles aux catégories modestes, le développement de la ville s'est effectué en hauteur à l'intérieur des fortifications. En 1911, 68 % de la population du département vit à Paris.

Jusqu'en 1900, la croissance démographique s'effectue au profit de la capitale. A partir de cette date seulement, avec l'organisation des tramways de pénétration, et la lente démocratisation des chemins de fer, l'équilibre semble rompu. Paris gagne 225 000 habitants entre 1901 et 1911 mais les arrondissements de Sceaux et de Saint-Denis 330 000 habitants (81). Au delà de la zone suburbaine formant une couronne industrielle et ouvrière de densité uniforme (supérieure à 50 habitants à l'hectare) les densités tombent brutalement, laissant subsister à moins de 10 kms de Paris des zones à caractère rural de densité inférieure à 10 habitants à l'hectare.

En banlieue, les chemins de fer, par leur capacité de transport et leur puissance étaient le seul agent capable d'assurer la déconcentration de la population ; mais exclusivement accessibles aux catégories aisées, ces derniers ont provoqué un développement déséquilibré de la banlieue. L'effort des collectivités locales pour imposer aux compagnies de transport une politique tarifaire en faveur de la classe ouvrière et des petits employés sont suivis de peu d'effets avant 1914. Surpeuplement, crise du logement ouvrier à Paris et en proche banlieue sont le bilan d'un demi-siècle d'une politique exclusivement préoccupée de rentabilité. Paris est à cette date la capitale d'Europe où les densités sont les plus fortes. 52 % de la population ouvrière, d'après la statistique dressée par Bertillon en 1901 (82), vit dans des logements surpeuplés (moins d'une demi pièce par personne). Le nombre des hôtels garnis se multiplie à la périphérie, on en dénombre 4 600 en 1911 contre 671 en 1907, abritant 196 000 personnes. En

proche banlieue, et particulièrement dans les communes industrielles et ouvrières la situation est identique ; le pourcentage de population mal logée atteint 58,3 % à Saint-Denis, 62,2 % à Saint-Ouen, 64,6 % à Aubervilliers, 59 % à Gentilly, 54,2 % à Ivry. (Cf. Evolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 37, 1911). (83). Cédant au mouvement en faveur de l'habitat individuel en banlieue, les autorités locales comptaient bien par le biais de la démocratisation des transports décongestionner les centres peuplés et industriels des quartiers périphériques de la capitale ; en libérant la main d'oeuvre de sa résidence forcée sur les lieux de travail, en lui conférant une plus grande mobilité, elles se donnaient plus de latitudes pour les premiers essais de planification et d'extension urbaine.

La maîtrise des réseaux de transports apparaît bien en effet, à la lecture des premiers projets d'extension comme la condition sine qua non de l'organisation rationnelle de l'agglomération en plein développement. Le phénomène de concentration urbaine et d'extension vers la périphérie apparaît à cette date irréversible. Or les méthodes d'urbanisme héritées du XIXe siècle qui consistent exclusivement en travaux d'aménagement de la capitale, abandonnant l'aménagement de la zone suburbaine aux initiatives communales, ne permettent plus de faire face aux problèmes que posent la croissance continue de l'agglomération. La Commission d'extension de la Ville de Paris est une réponse destinée à remédier au surpeuplement et à adapter les limites administratives au nouvel espace urbain. Mais le projet de cette commission se borne à proposer le déclassement et la cession par l'Etat à la Ville de la totalité de l'enceinte, l'expropriation et l'annexion par la Ville des terrains de la nouvelle zone pour la création d'espaces verts et terrains de jeux. Rien d'indique ici les soucis d'extension de la capitale.

C'est en 1913 que Dausset, conseiller municipal et rapporteur du budget de la Ville, instruit des expériences étrangères, trace les grandes lignes d'une véritable politique d'extension. Contrairement aux projets précédents dont celui de L. Bonnier présenté à Londres

en 1905 à l'Exposition du Royal Institute of British Architects, se bornant à proposer le déclassement de l'enceinte fortifiée, Dausset préconise l'établissement d'un plan d'extension selon une conception d'ensemble (84). Il associe pour la première fois les représentants des communes du département à cette réalisation. La modernité du projet est de poser les hypothèses du développement futur de l'agglomération, selon une croissance démographique de moins de 10 000 habitants par an pour Paris, de 36 000 pour les communes, la population du département devant atteindre 2 millions en 1930, 3 millions en 1950. Ces hypothèses se révélèrent justes par la suite. En fonction de ces données, et du développement antérieur de l'agglomération, Dausset dégage plusieurs impératifs : préserver les espaces libres en banlieue (jardins, parcs, bois) ; ce souci découle de la constante diminution des espaces verts dans la capitale tout au cours de la deuxième moitié du XIX^e mettant gravement en cause la salubrité publique ; éviter le morcellement des terrains ; réserver à l'agglomération, étant donnée la hausse prodigieuse de la rente foncière à Paris et en proche banlieue, la faculté d'acquérir des terrains à des prix raisonnables pour la construction de logements ouvriers ; enfin la nécessité de racheter l'extraordinaire différence des densités entre les communes, ce résultat ne pouvant être obtenu qu'avec le concours des moyens de transports. Déjà se trouvent résumées les grandes lignes de la politique d'aménagement que la ville de Paris tentera de mettre en oeuvre après la guerre. Mais en 1913, les propositions de Dausset n'eurent aucune répercussion. Outre la guerre qui paralyse toutes les activités, aucune législation n'existe encore qui aurait permis la réalisation d'un tel programme. Il faut attendre 1919 pour qu'une loi réglemente l'extension et l'aménagement des villes, 1919 également pour que les départements et communes soient autorisées à acquérir des terrains et à les lotir pour faciliter la construction de maisons ouvrières ; 1932 enfin pour qu'un plan d'aménagement de la région parisienne soit reconnu d'utilité publique.

Chapitre II

VERS LE "GRAND PARIS" 1919-1939

Nouveau rythme d'évolution démographique et économique.

Avec le bouleversement des données économiques et sociales de la première guerre mondiale s'amorce une nouvelle étape de la croissance de Paris. A partir de 1914, et contrairement au développement antérieur, c'est la banlieue qui commande la croissance démographique de l'agglomération. De 1891 à 1911, la croissance de Paris et de sa banlieue s'équilibrent. A partir de 1914, le fléchissement de la croissance de Paris est tel qu'à partir de 1926 la population diminue, la croissance de la banlieue acquiert par ailleurs un caractère régional. Le cadre traditionnel de la banlieue est rompu ; certes les densités de la zone suburbaine continuent à augmenter mais la croissance démographique déborde largement le cadre du département pour s'étendre aux communes voisines du département de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. La région parisienne dont on fixait aisément les contours en 1914, devient une réalité mouvante dont il est malaisé de fixer les limites. Pour des raisons diverses, statisticiens, autorités locales ont eu comme préoccupation constante de définir cette agglomération en perpétuelle évolution. Si l'on se réfère à la définition légale de 1932, la région parisienne comprend alors toutes les communes de la Seine, ainsi que les communes de Seine-et-Oise

et de Seine-et-Marne situées dans un rayon de 35 kms autour de Paris (Notre-Dame), plus les communes des cantons de Creil, Neuilly-en-Thelle, Pont Sainte-Maxence, Senlis, Nanteuil le Haudoin, soit au total 656 communes. Cette définition approximative ne tient pas compte des contrastes locaux ; dans un rayon de 35 kms autour de Paris, subsistent en effet des zones à caractère rural ayant échappé à l'influence de la capitale.

Une définition plus précise est fournie par Bunle (85), qui ajoute à la notion de distance, celle de peuplement par la fixation d'un chiffre minimal de densité pour définir les localités appartenant à la banlieue. D'après ce critère, l'agglomération parisienne est formée par toutes les communes de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne dont la densité dépasse 1 habitant à l'hectare. Elle est formée en 1936 par 342 communes sur une superficie totale de 224 840 hectares, peuplés de 6 209 000 habitants. Ainsi, entre 1911 et 1936 l'agglomération ainsi définie aurait augmenté en superficie de 48 740 hectares et en population de 1 480 000 habitants. Clozier, ajoute à cette notion de peuplement, celle de temps de parcours entre les communes de banlieue et le centre de l'agglomération (86). Appartiennent à la banlieue, les localités desservies par moyen de transport permettant l'accès au centre de Paris dans un délai d'une heure environ. Cette définition qui fait intervenir un facteur variable, transport en commun, délimite une agglomération dont les limites extérieures forment des excroissances le long des voies ferrées. Mais cette structure non concentrique confirme la répartition de la population par densité à l'intérieur de l'agglomération. Clozier aboutit comme Bunle à la définition du "Grand Paris" dont les contours extérieurs en feston sont jalonnés par la vallée inférieure de l'Oise, en aval de Persan-Beaumont, Triel, Brétigny-sur-Orge, Versailles, avec une antenne sur Trappes, Chevreuse, Brie Comte-Robert, Corbeil, Emerainville, Lagny, Mitry, Surveilliers : soit un cercle de 30 kms de rayon avec des excroissances le long de chaque voie ferrée. Le terme "banlieue" apparaît donc à partir de 1914 comme une notion complexe que la notion de peuplement seule ne suffit plus à définir. A cette dernière doit être rattachée la notion de distance-

temps. En effet jusqu'en 1914, les transports en commun nous l'avons vu, sont généralement précédés par les populations qu'ils desservent. Après la guerre, l'extension de la banlieue dans le nouveau contexte économique et social semble étroitement liée aux réseaux de transports et particulièrement à celui des voies ferrées. Avec les lotissements, la vague de peuplement qui déferle de la zone suburbaine à la zone périphérique du département de la Seine reflète le côté et les fonctions économiques nouvelles que la banlieue acquiert.

Il convient donc, avant d'analyser le rôle des transports dans l'extension de l'agglomération, de retracer les grandes lignes de l'évolution démographique et économique de la région parisienne entre les deux guerres. Pour la commodité de l'exposé nous limiterons le champ de notre étude aux limites administratives du département de la Seine et de la Seine-et-Oise, limites géographiquement faussées du "Grand Paris" mais qui reflètent l'essentiel des phénomènes démographiques et économiques de la région.

Paris : régression démographique.

En 1911, la population légale de Paris s'élève à 2 888 000 habitants. Dix ans plus tard malgré les pertes subies par les mobilisés, et la diminution de la natalité, elle atteint 2 906 000 habitants (87). Mais en 1926, malgré l'annexion des territoires zoniers provenant des communes de Boulogne, Issy, Vanves, Montrouge et Gentilly, la population légale de la ville tombe à 2 872 000 habitants. Elle se relève en 1931 à 2 891 000 h. uniquement du fait de l'annexion des nouveaux territoires zoniers provenant des communes limitrophes autres que celles citées plus haut. Mais si l'on retranche les 38 900 habitants de ces territoires annexés, la population de Paris dans les limites de 1926 serait tombée à 2 852 000 habitants. Cette baisse démographique amorcée dès 1921 se poursuit jusqu'à la veille de la seconde guerre. De 1931 à 1936, la capitale perd 61 000 habitants soit plus de 2 % de sa population. La décongestion du centre, amorcée dans la seconde moitié du XIXe siècle, gagne dès le début du XXe siècle la couronne des arrondissements intermédiaires surpeuplés. Dans les douze premiers arrondissements (à l'exception du 7e arrondissement qui gagne 2 000

habitants entre 1906 et 1936) la population diminue de 217 000 individus, soit une régression de 19 % en trente ans. Cette baisse atteint plus particulièrement la rive droite (1^e, 2^e, 3^e, 4^e, 8^e, 9^e, 10^e, 11^e) qui perd 198 000 habitants. Dans la zone périphérique, la population continue de croître mais à partir de 1906, son rythme de progression diminue fortement, au point que les gains de cette zone ne compensent plus les pertes des douze premiers arrondissements. Si l'on néglige l'apport de population dû à l'annexion des territoires zoniers, de 1906 à 1936, les huit arrondissements périphériques gagnent 282 000 habitants. Ce sont les arrondissements les plus peuplés en 1906 où la croissance est la plus faible. Dans le 17^e, on dénombre 7 200 habitants nouveaux seulement entre ces deux dates soit une augmentation de 3,4 % ; dans le 18^e et 19^e arrondissements, l'augmentation est inférieure à 10 %. La croissance la plus forte est enregistrée par le 15^e et 12^e arrondissements, sans doute en liaison avec le développement industriel de ces deux secteurs. Dans le 15^e arrondissement la population augmente de 42 % soit 72 000 individus ; dans le 13^e, de 27,4 % soit 37 000 individus.

Malgré l'absence de données concernant la répartition socio-professionnelle de la population résidente parisienne (les dénombrements portant sur la population active parisienne) on peut supposer que cette baisse démographique de la capitale est liée à la désindustrialisation d'une part, à la transformation progressive dans les quartiers centraux des locaux d'habitation en locaux professionnels d'autre part. A ces modifications survenues dans les structures de l'économie parisienne s'ajoute la hausse persistante des prix des loyers qui rejettent à la périphérie et en banlieue ouvriers et employés. Il est significatif de constater que les deux seuls arrondissements de Paris dont la croissance démographique se poursuit à un rythme soutenu soient ceux qui présentent des caractères d'industrialisation marqués. Si l'on compare en effet les zones de localisations industrielles dans Paris en 1941-42 (88) (sans doute peu différentes de celle de 1936) à la carte de 1914 (cf. Évolution de la géographie industrielle de Paris ... Atlas, pl. 33) il apparaît une nette régression des zones industrielles du nord-est, mais une persistance

des pôles d'implantations en bordure de la Seine au sud-ouest dans le 15^e arrondissement, au sud-est dans le 13^e arrondissement ; en revanche, les activités tertiaires ont gagné les arrondissements intermédiaires de la rive droite (8^e, 9^e, 10^e et même 11^e ; les arrondissements périphériques à l'exception du 15^e et 13^e présentent un caractère mixte, à la fois zone d'activités commerciales, artisanales, ou de petite industrie, et zone de résidence.

Les modifications de la structure économique de la capitale se reflètent au niveau de la population active parisienne, cependant un fait nouveau est à noter, alors que la population résidente et très certainement en premier lieu la population ouvrière décroît, la population active parisienne continue à augmenter. On dénombre 175 000 actifs nouveaux, entre 1906 et 1921, 150 000 entre 1921 et 1931 ; puis dans le contexte économique défavorable des années trente, une baisse de 155 000 actifs. Globalement, la population active parisienne s'élève à 1 874 000 individus en 1936 contre 2 072 000 en 1931 (y compris les chômeurs). Mais globalement aussi la qualification professionnelle de la population active parisienne se modifie. Alors qu'entre 1896 et 1906, l'accroissement de la population active était dû pour 50 % à la progression des effectifs d'industrie, au cours de la période suivante (1906-1931) cette catégorie régresse de 27 000 rendant compte du processus de désindustrialisation de la capitale. Inversement, les effectifs du secteur tertiaire représentent 80 % de l'accroissement de la population active parisienne. Et à lui seul, le secteur "commerce" voit ses effectifs augmenter de 217 000 individus dont 100 000 pour les banques d'assurances, ces deux catégories passant de 34 000 à 134 000 actifs entre 1906 et 1931. Les services publics et professions libérales progressent également de façon marquée avec 43 000 et 56 000 actifs nouveaux. En 1931, les activités autres que l'industrie et le bâtiment représentent 1 310 000 individus soit 63 % de la population active totale contre 56 % en 1906. Pour l'industrie seule, le pourcentage est tombé à 30,9 % en 1931 contre 38 % en 1906.

Ainsi jusqu'à la crise des années trente, le développement économique

de la capitale se poursuit activement, mais alors que l'industrie régresse, le secteur tertiaire acquiert une place prépondérante dans l'économie parisienne. Par ailleurs l'évolution discordante que l'on relève entre population active et population résidente est un fait nouveau. La différence s'expliquant par le nombre important de personnes résidant hors de la capitale mais travaillant à Paris. Enfin les données relatives à la population industrielle semblent confirmer que la régression démographique des arrondissements centraux et intermédiaires touche essentiellement la population ouvrière chassée par la hausse des loyers, la transformation des locaux d'habitations en locaux professionnels. Déjà en 1913, Louis Dausset notait dans son rapport sur le budget de la Ville de Paris, non sans quelque exagération, que "les choses en sont au point que l'on peut entrevoir comme prochaine l'époque où les quartiers du centre, envahis par les bureaux, les grands magasins, les théâtres, les musées, les monuments de toute sorte seront presque exclusivement habités par les concierges et les veilleurs de nuit".

Les ouvriers parisiens, à la limite de l'entassement dans les arrondissements intermédiaires et périphériques, attirés par les emplois industriels qui se créent en banlieue, vont venir grossir le flot des immigrants provinciaux et étrangers qui alimente entre les deux guerres la croissance démographique de l'agglomération.

La croissance de la banlieue.

La banlieue agit à partir de 1914 comme un pôle attractif puissant. De 1911 à 1936, la population des deux départements de Seine et Seine-et-Oise augmente de 1 400 habitants ; or dans la même période pour la population civile seule, le nombre des décès l'emporte sur celui des naissances. La guerre a entraîné la disparition de 140 000 hommes ; l'effectif total aurait dû diminuer de 230 000 personnes environ. Ainsi l'accroissement constaté provient-il uniquement d'un excès d'immigration. Les causes en sont multiples et au premier rang se place l'extraordinaire développement pendant la guerre des industries autour de la capitale ; la guerre, par les bouleversements qu'elle entraîne, constitue également un puissant facteur de concen-

tration urbaine. A la fin des hostilités, habitants des régions envahies, veuves de guerre, mutilés se fixent dans la région parisienne où ministères et administrations leur offrent des emplois réservés. Par ailleurs le remaniement des frontières en Europe centrale et orientale provoque une émigration étrangère importante ; et les possibilités d'emplois dans la région parisienne attirent à cette période de nombreux étrangers. De 1901 à 1931 leur nombre augmente de 306 000 dans la région parisienne (90). Ces bouleversements et particulièrement le développement industriel de la banlieue ont accéléré la croissance de l'agglomération.

Le département de la Seine voit sa population augmenter de 870 000 individus entre 1911 et 1936 soit une progression de 68,8 %. Dans la Seine-et-Oise, la croissance est encore plus forte ; la population augmente de 595 000 habitants soit un accroissement de 73 % entre les deux dates. En 1936 on dénombre 2 133 000 habitants dans la Seine-banlieue, 1 414 000 en Seine-et-Oise contre respectivement 1 265 000 et 817 600 habitants en 1911 (91). Mais cette croissance s'est effectuée à des rythmes inégaux selon les périodes et sa répartition spatiale présente des contrastes locaux qu'il convient d'analyser. On distingue en effet deux phases successives de la croissance rapide avec un maximum entre 1921 et 1931, puis une phase de croissance très modérée voisine de la stagnation dans certains secteurs géographiques entre 1931 et 1936. Dans le département de la Seine, la croissance démographique s'effectue à un rythme de 32 800 habitants par an entre 1911 et 1926, de 57 200 entre 1926 et 1931 ; à partir de cette date la population ne progresse plus qu'à un rythme de 18 000 habitants par an. Dans le département de Seine-et-Oise, la courbe suit une allure semblable, avec une progression de 10 400 habitants par an entre 1911 et 1921, 44 000 entre 1921 et 1931, et 9 300 dans la période quinquennale 1931-1936. Mais tous les secteurs de la région parisienne n'ont pas contribué également à cette croissance et à l'examen de la carte des accroissements de population de la région parisienne (pl. 26) on relève des taux extrêmement inégaux ; certaines communes présentant une régression, d'autres atteignant des taux de croissance supérieure à 100 %.

entre 1906 et 1936. Dans l'ensemble toutefois, il apparaît que ce sont les communes des circonscriptions les plus proches de Paris qui ont le plus contribué à l'augmentation du nombre des habitants.

Jusqu'en 1914, il est apparu que l'essor démographique de la banlieue était lié dans une large mesure au développement industriel de la zone suburbaine. Jusqu'à cette date en effet, la plus grande partie de la croissance démographique est absorbée par les communes suburbaines les plus industrialisées. Toutefois un nouveau type de peuplement se dessine à l'aube du XXe siècle dans des secteurs non industrialisés et particulièrement à l'ouest et à l'est de la capitale, lié à des opérations de lotissements. A côté des secteurs industriels et à coloration nettement ouvrière de la proche banlieue se développent des zones d'habitat résidence où dominent les catégories aisées. Mais jusqu'en 1914, ces communes résidentielles n'absorbent qu'une faible part de la croissance de la banlieue et les courants quotidiens d'échanges qu'elles provoquent avec Paris ont une ampleur limitée.

Après la guerre, un mouvement inverse se dessine ; la zone suburbaine, tout en continuant à se peupler, voit son rythme de croissance se ralentir fortement. Ce sont dorénavant les communes non limitrophes de Paris qui accueillent la plus grande part des nouveaux habitants et ce mouvement de population en faveur des communes non limitrophes du département de la Seine et des communes de certains secteurs de la Seine-et-Oise, ne semble pas lié à un mouvement d'industrialisation des secteurs considérés. Malgré l'absence de données homogènes concernant les zones d'implantations industrielles dans les départements de Seine et Seine-et-Oise entre les deux guerres, il est intéressant d'exposer ici les résultats de l'étude de Flauss, sur la répartition des zones d'industrialisation du département de la Seine en 1941-42 (92). La carte établie par Flauss d'après le rapport de la valeur locative des usines par rapport à la valeur locative des habitations, indique le degré d'industrialisation des communes (pl. 32). Il apparaît d'après ces critères que la plupart des communes industrialisées du département de la Seine sont des centres d'industrialisa-

tions anciens, et c'est autour de ces noyaux industriels que l'industrialisation de la banlieue s'est poursuivie ; au nord-ouest dans la direction de Bezons et Argenteuil ; au nord en direction de la Courneuve et du Bourget, au sud-est le long de la Seine vers Vitry, Choisy-le-Roi. Sans doute la nature des activités a sensiblement évolué depuis le début du XXe siècle mais le phénomène le plus important pour notre propos réside dans l'évolution des structures des entreprises caractérisée essentiellement par l'augmentation de la taille des entreprises, ainsi que la rationalisation des méthodes de production qui font appel de plus en plus à une main d'oeuvre non qualifiée.

Dans le département de la Seine ce sont les entreprises de plus de 20 ouvriers qui se multiplient ; leur nombre passe de 1 027 en 1906 à 2 366 en 1931. Pour les établissements de plus de 100 ouvriers la progression est encore plus forte ; le nombre des usines employant de 100 à 600 ouvriers passe de 198 à 500 ; celles de plus de 500 ouvriers de 31 à 102. Contrairement au siècle précédent, la croissance industrielle de la banlieue s'effectue moins par implantation d'usines dans de nouvelles zones que par densification des zones traditionnelles d'industrie et extension sur place des usines déjà existantes. Sauf à l'ouest où le mouvement gagne les communes de la boucle de Gennevilliers et les communes limitrophes de Seine-et-Oise, au nord, nord-est et sud les zones d'activité industrielle sont sensiblement les mêmes qu'avant la première guerre. Les communes limitrophes de l'est et du sud présentant un caractère intermédiaire, avec un taux d'industrialisation moyen. Au delà de la zone suburbaine, les communes conservent un caractère résidentiel particulièrement à l'est et au sud (pl. 33). Au regard de cette distinction entre secteurs limitrophes industrialisés et zone non limitrophe non industrialisée, les mouvements de population de chaque zone sont significatifs. A partir de 1914, le rythme de peuplement de la zone suburbaine se ralentit très fortement ; pour l'ensemble des communes limitrophes l'augmentation n'est que de 39 % entre 1906 et 1936, et les taux d'accroissement sont d'autant plus faibles que les localités ont atteint un niveau de peuplement plus élevé avant la guerre. Il tombe à 21 %

pour Saint-Denis, 15 % à Pantin, 5,3 % à Levallois. Si l'on se réfère à la distinction établie par Flauss entre communes industrialisées et communes résidentielles, les communes du département appartenant à la première catégorie gagnent 302 000 habitants entre 1911 et 1936, contre 261 000 entre 1891 et 1911, soit un accroissement supérieur en valeur absolue mais cette progression ne représente plus, compte tenu de l'accroissement total de 870 000 habitants pour le département, q'un tiers de cette croissance contre 46,3 % au cours de la période précédente. Entre les deux guerres, les deux tiers sont absorbés par les communes non limitrophes du département, c'est à dire par les communes non industrialisées. De plus la répartition se fait inégalement entre les différents secteurs de la banlieue ; ce sont les communes de l'est et du sud qui absorbent la majeure partie des effectifs avec 221 000 habitants nouveaux à l'est, 219 000 au sud, alors que le nord et l'ouest ne gagnent que 154 000 individus. Aussi cette vague de peuplement qui déferle sur la zone non limitrophe du département provoque-t-elle une brusque poussée démographique qui érige des localités à caractère rural au rang de véritables agglomérations. Dans cette zone, les taux de progression dépassent et de loin le taux moyen d'accroissement du département. Pour ne citer que quelques exemples, mentionnons Bonneuil, Champigny, Chatillon-sous-Bagneux, Clamart, Fontenay-sous-Bois, Gonnevilliers où la population double entre 1906 et 1936 ; Bondy, Chevilly-la-Rue, Pavillons-sous-Bois, Romainville, Villejuif où la population triple entre les deux dates, Bagneux, Stains où elle fait plus que quadrupler, la Courneuve, Dugny où elle est multipliée par plus de 5 ; Bobigny par 6,25. Le record est détenu par Drancy où la population est multipliée par 23 entre 1906 et 1936, la population passant de 1776 à 42 658 habitants, atteignant par là même l'importance d'une localité industrialisée comme Puteaux.

Un mouvement semblable se dessine en Seine-et-Oise, mais contrairement au département de la Seine où la totalité des communes non limitrophes sont frappées par cette brusque poussée démographique, le mouvement touche très inégalement les différents secteurs géographiques de Seine-et-Oise. Il concerne plus particulièrement les cantons limi-

trophes du département de la Seine. D'après l'étude de Flauss, portant sur 122 communes de Seine-et-Oise des cantons les plus proches de Paris, la population passe de 269 700 habitants à 781 000 entre 1901 et 1931 soit une progression de 239 % entre les deux dates. Ces 122 communes qui ne représentaient que 38 % de la population totale de Seine-et-Oise en 1901, en représentent 57 % en 1931. Les accroissements les plus forts sont enregistrés par Goussainville avec une augmentation de 577 %, Sartrouville 601 %, Morangis 616 %, Savigny-sur-Orge 663 %, Arnouville les Gonesse 1035 %, Blanc Mesnil 2114 %, enfin le record est retenu par Paray-la-Vieille-Poste qui voit sa population multipliée par 625,3 % entre 1906 et 1936, sa population passant de 70 à 4447 entre les deux dates. Au total une centaine de communes ont un accroissement supérieur à 100 % entre 1906 et 1936 contrastant fortement avec les autres localités du département dont le taux de croissance modéré, parfois négatif, rend compte d'un type de peuplement très différent. Pour ces dernières il s'agit d'après Clozier des localités de villégiature dont la population continue de croître lentement mais qui sont trop éloignées de Paris pour participer après la guerre à la vague de peuplement de la banlieue parisienne. Ce sont les localités comme l'Isle-Adam dont la population croît de 7,6 % entre 1906 et 1936, Pontoise dont l'accroissement atteint 43 %.

Les autres communes dont la population décroît sont celles qui conservent entre les deux guerres un caractère rural et qui alimentent dans la plupart des cas le flot des émigrants de la région parisienne.

Bien que l'on relève un réel développement de l'activité industrielle et commerciale du département de Seine-et-Oise, ce dernier n'a aucune commune mesure avec celui de la zone suburbaine de la capitale et ne peut en aucun cas rendre compte de l'énorme et brutal accroissement de la population résidente. Ce sont ces communes de Seine-et-Oise, qui avec celles du département de la Seine du même type, accueillent le surplus de population que la capitale et la zone suburbaine ne peuvent plus absorber. Ces "communes dortoirs" fournissent à la zone suburbaine la main d'oeuvre des usines dont l'emploi s'est développé

plus vite que la capacité d'hébergement sur place, ou les salariés des administrations, des banques et commerces dont les revenus insuffisants ne permettent pas l'installation dans la capitale. La comparaison pour le département de la Seine uniquement (non compris Paris) de la population active et de la population résidente est éloquent. D'après les recensements de 1906, 1921 et 1931 on relève un accroissement de 220 000 actifs entre 1901 et 1921, contre 175 000 à Paris, et de 150 000 entre 1921 et 1931. A partir de cette date, en raison de la crise économique, la population active diminue dans la Seine banlieue mais il est intéressant de noter que le fléchissement est moins important en banlieue qu'à Paris, 8 % contre 13 %.

Dans l'ensemble pour Paris et la banlieue, la population active a cru plus vite que la population résidente. Certes ces chiffres n'ont pas la même signification à Paris et en banlieue ; dans la capitale, la croissance est surtout due au développement du tertiaire ; en banlieue, elle continue à se faire au profit de l'industrie à un rythme annuel de 9 400 emplois nouveaux pour cette catégorie, confirmant l'essor industriel de ce secteur entre 1911 et 1931. Mais alors que dans le contexte social et économique de l'avant-guerre, l'"habitat professionnel" recouvre approximativement les zones industrielles en banlieue et à Paris, à partir de 1919 la modification du contexte économique et social, provoque une nouvelle distribution de l'espace urbain. La crise du logement à Paris et en proche banlieue, les mécanismes de la plus value accélèrent l'exode des ouvriers en banlieue ; ces derniers venant accroître la masse des émigrants attirés par les possibilités d'emploi qui n'ont d'autre solution que l'installation en moyenne ou lointaine banlieue. La démocratisation des transports en commun amorcée vers 1910, la réduction de la journée de travail à 8 heures à partir de 1919, le mouvement d'opinion en faveur de l'habitat individuel en banlieue ont favorisé le type de peuplement qui caractérise la banlieue parisienne entre les deux guerres : les lotissements.

La dissociation lieu de résidence, lieu de travail, jusqu'alors

privilège des catégories les plus aisées, s'impose non plus comme un choix mais comme un impératif catégorique de l'économie. De l'extension tentaculaire de la ville où les transports en commun jouent un rôle de premier plan, naît une nouvelle fonction de la banlieue et un type d'échanges complexes entre les différents secteurs économiques de l'agglomération, désigné sous le terme de migrations alternantes.

L'étude des transports en commun de la région parisienne ne peut être abordée sans que soit retracée la trame, l'espace de leur action ni le volume et la nature des services qu'ils assurent.

Une nouvelle division de l'espace urbain.

Jusqu'à la fin du XIXe siècle, la superficie de l'agglomération reste limitée à la zone suburbaine, c'est à dire à la localisation de l'habitat professionnel. Zone de résidence et zone de travail pour la majorité des ouvriers et employés sont superposées. La durée de la journée de travail (10 à 11 heures), leurs revenus modestes ne permettent pas à ces catégories sociales de s'éloigner de leur lieu de travail. Les moyens de transports en commun, malgré une lente démocratisation restent dans l'ensemble le privilège des classes aisées qui seules bénéficient des commodités offertes par les chemins de fer pour leurs déplacements quotidiens professionnels entre la banlieue et Paris. Ainsi était apparu avant la première guerre un nouveau type de peuplement de la banlieue, indépendant de l'activité économique locale, assignant à quelques localités non industrialisées une fonction résidentielle. Avant 1914, les lotissements réalisés dans la région parisienne ne couvrent cependant qu'une surface restreinte. D'après l'étude de J. Bastié, on dénombre 1700 hectares lotis dans le département de la Seine, 1300 hectares en Seine-et-Oise ; leur clientèle est essentiellement constituée par les catégories aisées ; chefs d'entreprises, fonctionnaires, commerçants, forment les effectifs des premières migrations alternantes. Mais pendant la guerre, les données économiques sont bouleversées ; dès 1917, la région parisienne bénéficiant du repli des industries des régions industrielles occupées, accroît son potentiel économique et constitue un puissant foyer de

main d'oeuvre. Dès la fin de la guerre, la reconversion industrielle, facilitée par les besoins de reconstruction, l'essor de l'industrie automobile et aéronautique maintient une grande partie de la main d'oeuvre appelée dans l'agglomération. Mais les capacités de loger sur place les ouvriers et employés sont loin d'atteindre les besoins créés par l'afflux massif des populations.

La crise du logement ouvrier qui sévit à Paris et en proche banlieue depuis la fin du XIXe siècle prend en conséquence des proportions alarmantes. A l'arrêt des hostilités, les priorités données à la reconstruction des zones libérées, la rareté des matériaux entraînent une hausse brutale de la construction. D'après Bonnefond (94) la tonne de chaux passe de 40 à 110 francs entre 1914 et 1924 ; celle de ciment de 55 à 225 fr ; le mille de briques vaut 6 fois plus cher en 1924 que 10 ans auparavant. Pour éviter la spéculation, les pouvoirs publics taxent les loyers en mars 1918 et octobre 1919 ; la hausse des loyers est limitée à 40 ou 50 %. Aussi les capitaux se détournent-ils de la construction. Dans Paris, la pénurie des logements est aggravée par le développement des administrations et du commerce, par les mécanismes de la plus value foncière qui accélèrent la transformation des logements en locaux professionnels. On estime à 60 000 le nombre des individus chassés de Paris entre 1911 et 1921 (cf Bonnefond). Ces derniers vont s'entasser avec les immigrants dans des locaux étroits et malsains en proche banlieue ou dans les hôtels garnis dont le nombre passe de 295 000 en 1914 à 390 000 en 1921, dans le département de la Seine (95).

Avec l'essor économique des années 20, l'immigration se poursuit aggravant la pénurie de logements pourtant déjà catastrophique. Les nouveaux venus et refoulés de Paris qui doivent à tout prix se loger voient l'installation en banlieue, dans une maison individuelle, comme la seule solution possible. L'"explosion des lotissements" de la région parisienne entre 1920 et 1930, fut la réponse à l'immense besoin de logements évaluée par Sellier et Bruggeman à 94 900 en 1921 (pour mettre fin au surpeuplement) ; à 136 000 en 1926 (96). Cette solution qui devait porter en dix ans les limites de l'agglomération

mération à plus de 30 kms de la capitale, s'explique certes par l'insuffisance de l'intervention des collectivités locales en matière de logement social, son décalage par rapport à la crise, mais surtout par la crise de la rentabilité de la construction immobilière conjuguée à la nécessité pour l'industrie et le commerce en plein développement de fixer la main d'oeuvre qui leur est nécessaire. Nécessité qui aboutit à faire supporter intégralement les frais de construction du logement et des équipements de base par les acquéreurs des terrains.

Plus de 10 000 hectares furent lotis entre 1920 et 1930 selon G. Bisson, 16 000 hectares entre 1920 et 1939 selon J. Bastié soit environ 250 000 lots de terrains où s'élèvent 180 000 logements qui permirent de loger près de 700 000 habitants, c'est à dire plus de la moitié de l'accroissement total de l'agglomération. Un mouvement d'une telle ampleur et d'une telle rapidité (après 1930, les lotissements sont de plus en plus rares, la crise économique stoppant leur progression plus que les lois destinées à contenir le mouvement) n'a pu se développer qu'à la faveur d'un certain nombre de conditions maintes fois évoquées : institution de la journée de 8 heures en 1919, qui permet aux travailleurs de consacrer une durée plus grande à leurs déplacements quotidiens ; démocratisation des chemins de fer avec la généralisation des cartes hebdomadaires qui met les chemins de fer à la portée de toutes les catégories sociales ; des raisons d'ordre psychologique aussi : l'attrait de résider à la campagne, qu'un mouvement d'opinion avait suscité dès avant 1914, à l'exemple de l'Angleterre (la cité jardin de Letchworth créée par Howard en 1903 à 53 kms de Londres). La quasi-absence d'une législation en matière d'extension urbaine également à permis aux lotisseurs de réaliser des opérations spéculatrices sans aucune contrainte. S'il existe à l'étranger des lois donnant aux municipalités des pouvoirs pour réglementer l'extension des villes, en France rien de tel, hormis "la loi la plus inutile et la plus inopérante que le parlement eût jamais votée" ; celle du 14 mars 1919 sur le plan d'aménagement des villes, mais dépourvue de sanctions pour les infractions commises. Ainsi, constate amèrement P. Dormoy en 1929, "ce sont les

lotisseurs qui réalisent, Dieu sait comme, l'extension et même la grande extension de la Capitale de la France ..." (97).

Les lotissements. Sans entrer dans le détail des mécanismes des lotissements de la banlieue entre les deux guerres, il convient d'en rappeler les principales caractéristiques. A partir de 1919, les lotissements changent d'aspect, par leur ampleur, leur rythme de développement, leur localisation et leur clientèle. En 10 ans, la superficie des lotissements est multipliée par cinq. D'après les différentes estimations, on peut évaluer leur superficie entre 13 000 et 16 000 hectares. En l'absence de législation, avant 1924 il n'est pas possible d'évaluer avec précision l'étendue des opérations. Ce n'est que par la loi Sarraut destinée à subventionner les lotissements défectueux à partir de 1928, que l'on peut évaluer, sans précision toutefois les lotissements réalisés avant 1924. Néanmoins, cette méthode ne tient pas compte de tout un habitat individuel qui se constitue de façon diffuse sur des parcelles déjà existantes, ni des lotissements qui n'ont pas donné naissance à une association syndicale, et qui ont échappé à l'enregistrement. Mais au minimum, l'agglomération aura plus que doublé en moins de vingt ans.

La carte de localisation des lotissements (pl. 34) appelle plusieurs remarques. D'une part, les lotissements sont inexistantes en zone suburbaine. Cette zone déjà fortement urbanisée, où les terrains disponibles sont très morcellés, et chers, ne se prêtait pas à des opérations de grande envergure. Les lotissements eurent donc lieu en moyenne et grande banlieue, dans la zone non limitrophe du département de la Seine, en Seine-et-Oise et en Seine-et-Marne. D'après Bisson, on dénombre en 1930, sur 10 000 hectares repérés, 1095 dans la Seine, 1405 en Seine-et-Marne et 7264 hectares en Seine-et-Oise. Si donc plus des 2/3 des lotissements eurent lieu en Seine-et-Oise (98), la majorité des lotissements sont situés dans un rayon de 30 kms autour de Paris ; au delà de ce périmètre ils furent exception, (809 hectares sur 10 000 hectares) ce qui confirme les limites de l'agglomération établies d'après les données démographiques. La localisation spécifique des lotissements découle de la nature

de la clientèle à laquelle ils s'adressent. Destinés à loger ouvriers et employés, petits fonctionnaires, voire artisans et petits commerçants, le prix de chaque lot ne pouvait dépasser 12 à 15 000 francs. Ainsi, les terrains à lotir ne pouvaient-ils pas supporter une rente foncière trop élevée. Comme le note J. Bastié, les terrains susceptibles de donner lieu à de vastes opérations de lotissements ne pouvaient donc être ceux de la proche banlieue, dont le prix du mètre carré atteint 80 à 150 francs vers 1920. Par contre dans les départements de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne le prix des terrains varient à la même époque entre 20 et 50 francs le mètre carré ; de plus la moins value subie par les grandes propriétés des environs de Paris (terre de culture, parcs et bois) entre 1914 et 1920, incita les propriétaires à vendre leurs propriétés libérant ainsi de vastes étendues nécessaires aux opérations de lotissements.

Outre le prix du terrain, un des principaux facteurs de localisation fut, compte tenu des impératifs de la clientèle travaillant en majeure partie au centre de l'agglomération, la proximité d'une gare. Pour les longs parcours (jusqu'à 50 kms parfois) seule la voie ferrée était capable d'assurer le transport massif et dans un laps de temps acceptable des ouvriers et employés de la capitale. Toutes les études relatives aux lotissements (J. Bastié, Clozier, Bisson, Vignier) ont mis en évidence l'influence décisive des voies ferrées sur la localisation des lotissements. Néanmoins, tous les secteurs de la banlieue ne furent pas touchés par le phénomène. L'ouest et le sud-ouest de la capitale ont été peu marqués par le processus, en raison du développement antérieur de ce secteur (spécialisation résidentielle des classes aisées, dès avant 1914, prix élevé des terrains). Les lotissements se développent surtout en banlieue nord et nord-ouest, le long du groupe occidental des voies ferrées de la gare du Nord, de la gare Saint-Lazare, au nord-est, le long de la ligne Paris-Soissons, dans la partie ouest de la Seine-et-Marne, desservie par les lignes de la gare de l'Est et de la Bastille, enfin au sud-est, le long des lignes du P.O. et du P.L.M. D'après un sondage effectué par Bisson, en 1933 sur la qualité des lotis à l'intérieur de chacun de ces secteurs, il semble qu'une certaine spécialisation sociale se soit

effectuée en liaison avec la localisation des lieux de travail dans Paris et la zone suburbaine.

Les lotissements du nord et nord-est desservis par la gare du Nord présentent une forte coloration ouvrière en raison de la proximité des centres industriels de ce secteur. Au sud-est, le peuplement revêt un caractère mixte d'ouvriers et d'employés, les lotissements de ce secteur étant en relation avec la zone industrielle du bord de la Seine et la zone d'activité "tertiaire" de la capitale. Au nord-ouest, les lotissements desservis par le réseau de la gare Saint-Lazare sont peuplés de rentiers, d'employés, de petits commerçants, ce réseau desservant les quartiers d'affaires de la rive droite. Enfin d'après l'étude de Vignier sur les lotissements de Seine-et-Marne (99) il semble que la population de ce secteur ait une coloration nettement ouvrière, les réseaux est (gare de l'Est et de la Bastille) reliant ce secteur à la zone industrielle du nord-est et de l'est de la capitale.

Enfin, une dernière remarque quant à la localisation des lotissements, si les voies ferrées ont déterminé les grands courants de peuplement de la moyenne et grande banlieue entre 1920 et 1930, nombre de lotissements s'éloignent jusqu'à 4 ou 5 kms de la gare. Le prix des terrains les plus proches des gares, déjà bâtis ou utilisés, a subi une plus value. Les lotissements les plus éloignés sont les plus pauvres ; l'exemple le plus célèbre est celui de Paray-la-Vieille-Poste distant de plus de 4 kms de la gare de Juvisy ou d'Athis-Mons ; l'ouvrier doit alors effectuer souvent à pied, parfois à bicyclette, la distance qui le sépare de la gare la plus proche.

Les évocations de la vie de ces "mal-lôtis" sont nombreuses. Toutes insistent sur la rareté des moyens de transports entre les points les plus éloignés des lotissements et la gare. Aussi les moyens de transports individuels et particulièrement la bicyclette jouent-ils un rôle important dans la vie des banlieusards. Autour des gares, les cafés construisent des hangars à bicyclettes. Cependant il ne semble pas que ce problème ait été au premier rang des préoccupations des

lotis. D'autres problèmes, plus essentiels fixèrent alors leur attention dans les lotissements défectueux dépourvus de voirie, d'eau et d'égouts. Après 1930, lorsque la plupart des lotissements furent équipés, en vertu de la loi Sarraut, des réseaux d'autocars, suppléèrent en partie à ce manque comme nous le verrons plus loin.

Ainsi l'extension de la banlieue après 1920 repose essentiellement sur les facilités de circulation existantes et au premier rang les voies ferrées. Avec la poussée des lotissements qui permit de loger plus de 700 000 ouvriers et employés travaillant pour la plupart à Paris ou en proche banlieue, on assiste à une nouvelle distribution de l'espace urbain. Alors qu'avant 1914, zone d'habitat et zone de travail sont en général superposées, après la guerre, on distingue trois zones caractérisées par une fonction spécifique : au centre de l'agglomération, une zone d'activité tertiaire, un secteur intermédiaire (arrondissements périphériques de la capitale et communes limitrophes), zone d'activité industrielle, et à la périphérie de l'agglomération (communes non limitrophes du département de la Seine, Seine-et-Oise, et partie occidentale de la Seine-et-Marne), une zone résidentielle ; chacun des secteurs de cette zone avait acquis une spécialisation sociale.

Cette distribution de l'espace, bien qu'un peu schématique (la zone industrielle intermédiaire étant également une zone d'habitat), engendre à partir de 1920, une série d'échanges complexes, dus aux déplacements professionnels des individus qui ont été obligés pour les raisons évoquées plus haut, de s'éloigner de leur lieu de travail ; ouvriers et employés pour la plupart qui ont cessé de résider à Paris et en proche banlieue mais qui continuent d'y travailler. Ce type d'échanges que l'on voit naître avant 1914, avec le départ des catégories les plus aisées en banlieue ouest et en banlieue est prend entre les deux guerres une ampleur insoupçonnée. Mais avec la spécialisation des lieux de travail à Paris et en proche banlieue, (implantations d'entreprises commerciales, banques, magasins au centre de la ville, transfert d'entreprises à la périphérie) deux autres courants d'échanges interviennent après 1920 ; un courant

inverse Paris-banlieue et un courant transverse de banlieue à banlieue.

Dans ces échanges quotidiens de population, les transports en commun jouent un rôle essentiel. Aussi avant d'aborder le sujet, il convient d'analyser ce phénomène caractéristique des agglomérations modernes : "Les migrations alternantes".

Les migrations alternantes. Données globales. 1906-1931. (pl. 29).

Jusqu'au début du XXe siècle, les déplacements quotidiens professionnels de l'agglomération parisienne revêtent un caractère restreint. Quelques secteurs de banlieue cependant, devenus zone de résidence des catégories sociales aisées, et plus particulièrement l'ouest et le sud-ouest et dans une moindre mesure les communes du bord de Marne, expédient chaque jour dans la capitale un contingent de professionnels évalué à moins de 90 000 en 1901. Sur ce total bien peu d'ouvriers sans doute, mais une majorité d'employés et de fonctionnaires, de commerçants et d'hommes d'affaires, de chefs d'entreprises ayant élu domicile en moyenne banlieue à la faveur des chemins de fer. D'autres types d'échanges sont apparus, comme en témoignent le développement des transports en commun à Paris et en proche banlieue, mais portant essentiellement sur de petits parcours ; dans Paris, les déplacements ouvriers se sont développés par l'intermédiaire de la petite ceinture, puis avant la guerre par le métropolitain ; en proche banlieue, ce sont les tramways qui assurent les relations intercommunales et avec la capitale. Les chemins de fer ne sont guère utilisés par la classe ouvrière ; mal adaptés à leurs besoins, à l'exception des trains tramways de la banlieue industrielle du nord de la capitale créés spécialement à cet effet.

Après la guerre, le reflux massif des populations ouvrières et des catégories les plus modestes, aux confins du département de la Seine et dans les départements limitrophes bouleverse les données ; la dissociation entre lieu de travail et lieu de résidence qui s'opère pour une grande partie de la population active d'ouvriers et d'employés, donne aux déplacements quotidiens professionnels une ampleur

nouvelle. Les recensements quinquennaux de la Statistique générale de la France permettent d'évaluer ces migrations alternantes. Depuis 1896 en effet les bulletins de recensements font connaître le lieu de résidence du recensé, ainsi que l'adresse de l'établissement qu'il dirige ou qui l'emploie. Mais notons que jusqu'en 1926, les enquêteurs se sont bornés à déterminer le nombre total des personnes habitant en Seine-banlieue, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, et qui travaillent à Paris ou dans une circonscription différente de leur lieu de résidence. Mais jusqu'à cette date, la Statistique n'a pas publié le décompte des arrivées et des départs par commune, ni le lieu de provenance et de destination. Ce n'est qu'à partir de 1931 que l'on dispose de ces données précises. Cette évolution dans la méthode statistique est à mettre en relation avec celle des structures urbaines et plus précisément avec l'aboutissement du processus des lotissements. Avant 1926 peu de lotissements sont bâtis et habités en permanence. La plupart des lotis en effet construisirent eux-mêmes leurs maisons ; il faut attendre 1926, d'après l'enquête de Bastié, pour que les constructions en dur l'emportent sur les constructions provisoires ; et que les lotissements soient habités pour moitié en permanence. C'est donc à partir de cette date que les migrations alternantes prennent une ampleur et une complexité que les statisticiens n'ont pas manqué d'observer.

Les données globales reflètent bien l'essor brutal de la banlieue à partir de la guerre et la fixation progressive des populations dans les lotissements ; après un accroissement brutal des migrations dans le sens banlieue-Paris entre 1906 et 1921 (de 113 000 à 247 000) la croissance s'effectue à partir de cette date à un rythme régulier de 100 000 tous les cinq ans. Les déplacements dans ce sens passent successivement de 147 000 à 347 000 en 1926 et 447 000 en 1931 ; puis avec l'arrêt de la croissance de l'agglomération à partir des années 30, on assiste à une diminution des migrations quotidiennes professionnelles de la banlieue vers Paris ; nous y reviendrons plus loin. Par ailleurs, si les migrations d'avant la guerre s'effectuent pour la plus grande part dans le sens banlieue-Paris, on assiste à partir de 1921 au développement des échanges auparavant marginaux ; à savoir

les courants dans le sens Paris-banlieue, et interbanlieue. Pour analyser ces trois principaux types d'échanges nous nous référerons à deux articles publiés par Henri Bunle de 1932 et 1936 (100).

Si l'on considère les quatre divisions territoriales distinctes, Paris, Seine-banlieue, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne, les migrations quotidiennes professionnelles s'élèvent au total (pour les 3 types d'échanges) de 135 000 en 1906, à 309 000 en 1921, 449 000 en 1926 et 572 000 en 1931. Il s'agit bien entendu de données minimales, la Statistique n'ayant pas pris en compte les déplacements professionnels internes à chaque circonscription, ni les déplacements quotidiens non professionnels (scolaires ou autres). Si ces derniers ne représentent pas un volume important, les premiers (déplacements internes) ont une importance non négligeable à Paris et dans le département de la Seine. En 1931, les déplacements professionnels internes au département de la Seine s'élèvent à 148 000, ce qui porte à 720 000 au minimum, le nombre des migrations alternantes de l'agglomération. Ainsi, entre 1906 et 1931, leur volume a sextuplé. Mais on note également un changement dans la structure de ces échanges.

En 1906, Paris est le pôle principal d'attraction des migrants ; à cette date 80 % des déplacements s'effectuent vers Paris, soit 113 000 individus. En 1931, la capitale tout en restant le centre attractif le plus puissant n'attire plus que 62 % des migrants de l'agglomération soit 447 000 individus. Mais ce courant en faveur de la capitale alimenté en 1906 presque exclusivement par la proche banlieue (92 000 individus sur 113 000), se décompose en 1931 en deux ; la Seine-banlieue tout en restant le premier pourvoyeur de main d'oeuvre de Paris (avec 312 000 migrants) ne représente plus que 69 % du total ; la Seine-et-Oise envoyant désormais près du tiers de la main d'oeuvre parisienne soit 125 700 individus contre 19 000 seulement en 1906 ; la Seine-et-Marne n'intervenant que pour une part médiocre dans ce courant vers la capitale (9 500 personnes en 1931 contre 2 000 en 1906, soit 1,8 % en 1906 et 2,1 % en 1931).

Un courant inverse, presque négligeable en 1906, s'est développé.

Dans le sens Paris-banlieue, en 1906, 14 000 individus seulement résidant à Paris allaient travailler en banlieue, dont la quasi totalité pour le département de la Seine ; en 1931, 71 260 personnes quittent quotidiennement Paris pour un autre secteur de la banlieue, dont 67 600 en Seine-banlieue ; ce phénomène découle du développement industriel de la zone suburbaine, qui acquiert à partir de la guerre une force d'attraction puissante sur la main d'oeuvre. Cette attraction ne s'exerce d'ailleurs pas uniquement sur la main d'oeuvre parisienne mais sur celle des circonscriptions voisines ; la Seine-banlieue qui ne recevait en 1906 que 20 000 individus des autres secteurs (Paris et Seine-et-Oise) attire 111 700 personnes en 1931. Au 67 300 migrants de Paris s'ajoutent 42 100 migrants de Seine-et-Oise. La Seine-et-Marne n'adressant que 1 266 individus à la Seine-banlieue. Ceci confirme bien le phénomène de croissance industrielle de ce secteur plus rapide que les possibilités de logement sur place, les entreprises de cette zone puisant dans les circonscriptions voisines la main d'oeuvre qui leur manque.

Ceci met en évidence un troisième courant, quasi inexistant en 1906, et que l'on pouvait qualifier d'inter-banlieue (ne tenant pas compte des échanges internes à chaque circonscription). Le plus important concerne la Seine-et-Oise, qui hormis les 125 700 migrants pour Paris, adresse à la Seine 42 100 personnes en 1931, contre 7 000 seulement en 1906.

Notons à ce propos que c'est la Seine-et-Oise qui connaît entre 1906 et 1931, le taux d'accroissement de départ le plus élevé (26 000 en 1906, 168 000 en 1931). Par contre, on relève que la Seine-et-Oise, ne reçoit en échange qu'un faible nombre de migrants. 13 000 personnes seulement viennent travailler quotidiennement en Seine-et-Oise, dont la plupart en provenance de la Seine-banlieue (8 900 migrants). Paris en revanche n'adresse que 3 500 professionnels à ce secteur, la Seine-et-Marne à peine 500. Ces données confirment la fonction essentiellement résidentielle de cette circonscription, où se fixèrent, en majorité les immigrants et refoulés de Paris.

Si, pour résumer ces différents échanges, on considère l'importance des départs enregistrés à l'intérieur de chaque circonscription, c'est dans la Seine-banlieue qu'ils ont le moins augmenté, passant de 93 000 en 1906 à 321 000 en 1931, soit un taux de progression de 2,5. En revanche, les départs de Seine-et-Oise ont été multiplié par 6,5 au cours de la même période, le taux d'accroissement étant d'ailleurs plus important pour les travailleurs à destination de Paris que pour ceux à destination de la Seine.

Si on considère l'importance des arrivées, c'est en Seine-banlieue qu'elles ont relativement le plus augmenté, passant de 20 000 en 1906 à 111 000 en 1931 (sans compter les 148 000 migrants à l'intérieur du département), soit un taux d'augmentation de 11 entre les deux dates. En revanche à Paris le nombre des arrivées n'a été multiplié que par 4 au cours de la même période, ceci découle non seulement au niveau de départ, plus élevé en 1906, mais aussi du développement économique de la capitale moins important que dans la zone suburbaine. En Seine-et-Oise le nombre des arrivées est multiplié par 6, mais en valeur absolue leur importance demeure faible (13 000 seulement sur un total de 572 000). Paris, qui reçoit chaque jour 447 000 professionnels, constitue donc le pôle d'attraction le plus puissant de l'agglomération parisienne ; mais la Seine-banlieue en raison de son développement industriel, acquiert après la guerre une force d'attraction de plus en plus forte sur les départements voisins et sur Paris. La Seine-et-Oise et la Seine-et-Marne constituant des réservoirs de main d'oeuvre de ces deux pôles d'activités économiques. Du point de vue des transports, il importe maintenant d'analyser plus en détail les résultats globaux des migrations professionnelles en 1931.

Les migrations vers Paris. (pl. 30).

En 1931, un flot quotidien de près de 450 000 banlieusards alimente en main d'oeuvre usines et chantiers de la périphérie mais surtout banques, administrations et commerces du centre de la capitale. La Seine en fournit 312 000, la Seine-et-Oise 125 700, la Seine-et-Marne

9 400. Toutes les communes de la Seine concourent à un degré plus ou moins important à l'envoi de travailleurs vers Paris ; le minimum est fourni par Rungis (23 migrants), le maximum par Montrouge (11 480 migrants). 184 communes de Seine-et-Oise envoient au moins 50 travailleurs ; 76 communes de Seine-et-Marne au moins 10. Pour la Seine-et-Oise le maximum est fourni par Aulnay-sous-Bois (6 433 migrants) ; pour la Seine-et-Marne par Chelles (1 585).

A une époque où les moyens de transports individuels et surtout l'automobile sont peu répandus, la majorité des banlieusards empruntent les transports en commun pour aller travailler. Aussi est-il permis, sans toutefois assimiler le nombre des voyageurs des chemins de fer de banlieue à celui des migrants, de diviser l'agglomération en secteurs suivant les réseaux ferrés qui les desservent, en rattachant à la banlieue nord toutes les communes desservies par le réseau Nord et lignes qui s'y rattachent, à la banlieue est celles desservies par le réseau Est, à la banlieue sud-est celles desservies par le P. L. M., à la banlieue sud, celles desservies par le réseau du P.O., et à la banlieue ouest et sud-ouest les communes desservies par le réseau Etat. Sur ces bases, les résultats sont les suivants :

Banlieue	Seine- banlieue	Seine- et-Oise	Seine- et-Marne	Total	pour 1 000 habitants
Est	98 581	16 194	6 938	121 713	272
Sud-Est	15 224	11 072	873	27 169	61
Sud	61 578	17 112	-	78 690	176
Sud-Ouest	104 532	43 111	-	147 643	330
Nord	32 073	38 234	1 632	71 939	161
Total	311 988	125 723	9 443	447 154	1 000

C'est donc la banlieue sud-ouest qui fournit le plus fort contingent à la capitale, 148 000 professionnels soit le tiers des effectifs, puis la banlieue est n'intervenant que pour une faible part dans ce courant (6,1 % des effectifs seulement). Si l'on ne considère que le département de la Seine, les proportions sont encore plus significa-

tives ; ce sont les communes de l'ouest-sud-ouest et de l'est qui fournissent les 2/3 des effectifs à Paris ; la différence provenant pour les 2/3 de la banlieue sud ; les banlieues nord et sud-est n'adressant que 47 000 professionnels à la capitale sur 312 000. L'importance respective des différents secteurs de la banlieue et plus spécialement de la Seine-banlieue découlent de leur spécialisation sociale et de la nature des activités économiques de la capitale. Paris, où désormais dominent les activités tertiaires, fait appel aux catégories professionnelles correspondantes, ayant élu domicile dans les secteurs résidentiels de la banlieue ouest, sud-ouest et est. Les banlieues nord et sud-est à coloration nettement ouvrière, n'adressent à la capitale qu'un faible nombre de travailleurs ; la grande industrie étant à cette époque localisée dans la zone suburbaine. La banlieue sud, à caractère mixte (ouvriers et employés) occupent une position médiane.

L'importance absolue des migrations vers Paris, dépend pour chaque commune cela va de soi, du nombre d'habitants de la localité de départ. Ce sont les communes les plus peuplées de la Seine-banlieue qui adressent les plus gros effectifs à la capitale. Montreuil 11 480, Levallois 10 493, Boulogne 9 914, Asnières 9 187, Saint-Denis 7 965, etc. Mais il n'en est pas de même en valeur relative, le taux de départ à destination de Paris, (ou d'un autre secteur) dépendant de la puissance économique de la localité d'origine, ainsi que de la proximité de la capitale (ou d'un autre secteur industriel). De ce point de vue, les moyens de communications interviennent sur la proportion des départs. Par ailleurs, le premier facteur joue plus que le second dans la Seine-banlieue, la distance à Paris intervenant de façon plus décisive pour les circonscriptions les plus éloignées de Paris (Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).

L'analyse des taux de départs (établis par Bunle pour chacune des communes et pour 1 000 habitants), met en évidence cette relation entre fonction de la commune d'origine (résidentielle ou industrialisée), et l'attraction de Paris, mais également, l'inégal pouvoir d'attraction selon la spécificité sociale des secteurs. Il apparaît,

dans la Seine-banlieue, que la proportion des départs pour 1 000 habitants est la plus élevée dans les communes à caractère résidentiel que dans les communes les plus industrialisées. Mais, que la proximité d'autres centres industriels intervient également, pour détourner au détriment de Paris, une partie des professionnels des communes à caractère nettement ouvrier. Cette influence intermédiaire jouant évidemment beaucoup moins sur les communes plus bourgeoises. Citons, comme exemple, trois localités. Antony, commune résidentielle, à caractère mixte localisée à 6 kilomètres de Paris, voit chaque jour 4 664 professionnels partir. Aucun centre économique important, n'existe entre cette commune et Paris ; plus des 3/4 des migrants vont travailler à Paris (3 651 personnes), soit un taux de 204 pour 1 000, c'est à dire un cinquième de la population. Par contre à Boulogne, commune fortement industrialisée en 1931, le taux de migrations vers Paris n'atteint que 103 pour 1 000. Pierrefitte, localité à caractère résidentiel, de coloration ouvrière, située à 12 kms de Paris, a un taux de migrations quotidien de 299 pour 1 000 au total ; mais le taux de départ pour Paris n'est que de 146 pour 1 000 ; la main d'oeuvre subissant plus fortement encore l'attraction de la zone industrielle de Saint-Denis, voisine de la localité.

Pour les départements non limitrophes les facteurs distance kilométrique et distance temps ont une influence prépondérante. L'attraction de la capitale se fait sentir avec plus ou moins d'intensité dans un rayon de 40 à 45 kms, c'est à dire une zone approximativement délimitée par Luzarches, Mantes, Rambouillet, Saint-Chéron, Mennecey, Montereau, la Ferté-sous-Jouarre. Mais, les localités qui fournissent à Paris la plus grande partie des professionnels sont celles situées à l'intérieur d'un périmètre de 20/25 kms de rayon autour de Paris. Dans cette zone, la voie ferrée joue un rôle déterminant. Dans l'écartement des voies, la zone d'attraction de Paris se rétracte jusqu'à 10/12 kms de Paris. Pour la Seine-et-Oise, ce sont les arrondissements de Pontoise et de Versailles, desservis par les réseaux du Nord et de l'Etat qui fournissent les plus forts effectifs (respectivement 49 350 et 47 700 sur 125 700) et d'une manière générale le taux de migrations vers Paris est d'autant plus élevé que la

distance à Paris est la plus courte. Aulnay, Blanc-Mesnil, Enghien, Argenteuil, Houilles, Meudon, Le-Raincy, Sartrouville, Villeneuve-le-Roi, et Villeneuve-Saint-Georges fournissent chacun plus de 2 000 travailleurs à Paris. Mais là également, le taux de migration vers Paris varie en fonction de la proximité de centres industriels de Seine-banlieue et la spécialisation sociale de la localité. Le-Raincy, localité résidentielle qui ne subit aucune attraction intermédiaire, adresse à Paris la quasi totalité des professionnels qui quittent chaque jour la localité (2 432 sur 2 997), son taux de migration atteint 186 pour 1 000. A l'inverse, Argenteuil commune résidentielle mais relativement industrialisée, à proximité de la zone industrielle du nord-ouest, malgré un nombre élevé de départ vers Paris, ne présente qu'un taux de migration vers la capitale très faible : 50 pour 1 000 seulement. La main d'oeuvre de cette localité subissant plus fortement l'attraction des communes industrielles voisines de la Seine. Enfin Versailles, chef lieu d'arrondissement, donc ayant une activité économique propre, mais également commune résidentielle à caractère bourgeois, voit partir chaque jour 3 548 professionnels à destination de Paris (soit les 3/4 des départs) ; la zone industrielle de Boulogne, pourtant plus proche n'exerce qu'une faible attraction sur cette population active. Le taux de migration vers Paris, n'atteint cependant que 53 pour 1 000, la localité offrant sur place des possibilités d'emploi.

On constate les mêmes phénomènes, pour le département de la Seine-et-Marne, avec néanmoins une amplitude plus faible. Ce sont les localités de ce département les plus proches de Paris et desservies par chemin de fer qui alimentent la plus grande partie de la migration vers Paris. Celle-ci n'atteint cependant pas 10 000 professionnels. Huit villes, dont 7 situées dans la partie occidentale de l'arrondissement de Meaux fournissent les 3/4 des effectifs et par ordre d'importance Chelles, Vaires, Mitry-Mory, Lagny, Villeparisis, Thorigny, Pontault-Combault et Esbly. Vis à vis de ce secteur, limitrophe d'une zone résidentielle, Paris exerce une influence prépondérante : 9 443 départs sur 10 700 s'effectuent vers la capitale.

Les exemples cités plus haut, ont mis en évidence la complexité des échanges entre les différents secteurs de l'agglomération. Du point de vue des transports, le courant le plus important après celui dans le sens Paris-banlieue, est celui qui s'est développé depuis la guerre en faveur de la Seine-banlieue. Nous ignorerons volontairement le courant de migration, en direction de la Seine-et-Oise, qui revêt pour notre propos un caractère marginal.

Les migrations vers la Seine-banlieue. Nous avons vu précédemment que ce courant, peu intense avant la guerre, a été multiplié par 11 entre 1906 et 1931. La Seine-banlieue reçoit des trois circonscriptions voisines (Paris, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne) 111 000 professionnels chaque jour, soit le tiers du nombre des individus qui la quittent. Mais, l'importance des échanges de personnes actives entre les différentes localités de la Seine dont on avait souligné l'importance dès la première décennie du XXe siècle, dépasse en volume celui des migrations en provenance des autres circonscriptions : 148 000 individus quittent chaque jour une localité de la Seine pour aller travailler dans une autre localité de la Seine, ce qui porte à 259 000 le total des arrivées dans la Seine-banlieue.

Nous ne disposons pas, malheureusement, des données sur le lieu d'origine des parisiens travaillant dans la Seine-banlieue et qui représentent 68 000 professionnels. Néanmoins, la Statistique permet, comme pour Paris, de connaître l'origine des travailleurs de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne qui se rendent quotidiennement dans la Seine-banlieue ; les résultats sont les suivants :

Professionnels travaillant en Seine-banlieue et originaires de :				
Banlieue	Seine-et-Oise	Seine-et-Marne	Total	Proportion pour 1 000 habitants
Est	4 403	744	5 147	119
Sud-Est	1 382	89	1 471	34
Sud	2 837	-	2 837	65

S.O. Ouest	22 910	-	22 910	528
Nord	10 567	433	11 000	254
Total	42 099	1 266	43 365	1 000

Il apparaît donc que plus de la moitié (23 000) des migrants proviennent de la banlieue ouest, sud-ouest ; un quart (11 000) viennent de la banlieue nord ; la partie sud et est de la Seine-et-Oise, et les communes de Seine-et-Marne, ne fournissent à la Seine-banlieue que 22 % des effectifs. Les renseignements étant établis en fonction des réseaux de voies ferrées, on constate une parfaite adéquation entre les zones de départ et les zones d'arrivées de la grande banlieue vers la proche banlieue. Les travailleurs originaires de grande banlieue nord, se dirigeant vers la proche banlieue nord.

Quant au volume des arrivées à l'intérieur de chaque zone de la Seine-banlieue il découle directement de la capacité industrielle des régions considérées. Ce sont, en effet les communes de banlieue ouest, nord-ouest et nord qui exercent l'attraction la plus forte sur la grande banlieue et vraisemblablement sur Paris. Par ordre d'importance ce sont les communes de Boulogne, Levallois, Saint-Denis, Saint-Ouen, Vitry, Pantin et Courbevoie qui reçoivent les effectifs les plus importants. (plus de 10 000 travailleurs par localité). Une analyse détaillée par commune montre que l'attraction de ces communes industrielles s'exerce essentiellement sur les localités les plus proches des circonscriptions voisines et du département de la Seine (cf planche ...). Pour illustrer ce phénomène nous prendrons les exemples les plus significatifs Boulogne, Levallois et Ivry (pl. 31).

Boulogne-Billancourt. Commune la plus industrialisée et la plus peuplée du département de la Seine (86 000 habitants) reçoit chaque jour 22 865 professionnels dont 8 476 de Paris, 6 720 de Seine-et-Oise, 75 de Seine-et-Marne ; les communes de la Seine lui envoient par ailleurs 7 594 individus. Si l'on considère le lieu de résidence des migrants, il apparaît que ce sont les localités les plus proches de Boulogne qui lui adressent la majeure partie de ces effectifs (bien que toutes les communes de la Seine lui en envoient, ce qui constitue un exemple unique).

Les localités qui fournissent les plus gros effectifs sont par ordre d'importance : Issy-les-Moulineaux (2 610), Clamart (717), Puteaux (299), Suresnes (292), Courbevoie (235), Malakoff (226), pour la Seine ; Sèvres (1 592), Meudon (1 030), Saint-Cloud (771), Chaville (690), Versailles (549), Viroflay (297 et Rueil (172).

Levallois-Perret. Le centre industriel le plus important du secteur nord-ouest peuplé de 71 181 habitants reçoit chaque jour 18 093 travailleurs ; 6 704 en provenance de Paris ; 8 949 des autres communes de la Seine ; 2 378 de Seine-et-Oise et 62 de Seine-et-Marne. Notons que contrairement à Boulogne, ce sont les communes de la Seine qui adressent à Levallois les effectifs les plus importants. Paris n'arrive qu'en seconde position. Sans doute doit on relier ce phénomène à la composition sociale des quartiers périphériques de Paris les plus proches. Mais également l'existence dans la zone nord-nord ouest d'autres foyers industriels (Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers) qui exercent également une forte attraction sur la main d'oeuvre parisienne. Seize localités de Seine-banlieue et de Seine-et-Oise, toutes situées dans le secteur nord-ouest envoient vers les chantiers et usines de Levallois plus de 200 travailleurs chacune : par ordre d'importance Clichy (1 891), Asnières (1 301), Courbevoie (996), Colombes (745), Neuilly (662), Argenteuil (340), Bois-Colombes (336), Puteaux (327), Gennevilliers (297), Bezons (271), Houilles (232), La-Garenne-Colombes (256), Nanterre (229), Saint-Ouen (214) et Boulogne (206).

Ivry. Commune la plus industrialisée de la banlieue sud, peuplée de 48 929 habitants, enregistre 10 571 arrivées. Paris n'expédie à cette commune que le quart des migrants (2 364). Ce sont les commune de la Seine qui lui adressent la majeure partie de ces effectifs (7 152), la différence étant fournie par la Seine-et-Oise (1 035) et la Seine-et-Marne (20). La majeure partie des professionnels provient de Vitry (2 255), Altforville (1 635), Maisons-Alfort (594), Villejuif (584), puis Charenton, Choisy, le-Kremlin, Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons, Savigny-sur-Orge, Viry-Chatillon et Juvisy.

D'une manière générale, les échanges professionnels entre commune

de la Seine se font entre localités les plus voisines ; les localités à caractère résidentiel fournissent aux communes industrielles la main d'oeuvre qui lui manque sur place.

Notons que la Seine-et-Oise qui envoie plus de 168 000 personnes actives au département de la Seine, n'en reçoit que 13 000. C'est Argenteuil qui reçoit le plus grand nombre de travailleurs (1 686), puis Reuil (992), Meudon (771), Blanc-Mesnil (656), Saint-Cloud (649), Velisy-Villacoublay (621), Bezons (527) et Versailles (503). Toutes les communes sauf Versailles sont contigües à la Seine ; les personnes actives qui viennent y travailler sont originaires des communes de la Seine les plus proches. Argenteuil reçoit 507 professionnels de Paris, 424 de Colombes, 97 de la-Garenne-Colombes, 87 d'Asnières, 70 de Courbevoie, 69 de Bois-Colombes. Ces communes présentent soit un caractère industriel (Argenteuil, Houilles, Bezons, Blanc-Mesnil, Velisy-Villacoublay) soit une activité économique locale importante, chefs lieux de canton ou d'arrondissement (Saint-Cloud, Versailles).

Ainsi, les 80 communes de la Seine qui alimentent principalement Paris constituent elles-mêmes un pôle d'attraction puissant pour les professionnels de la capitale (68 000), les départements voisins (43 000) et encore plus sur les autres localités de la Seine (148 000). La résultante de ces divers courants fait que malgré l'attraction considérable de la capitale, onze communes de la Seine reçoivent du dehors, plus de professionnels qu'elles n'en envoient à l'extérieur. Ce sont les localités qui se sont fortement industrialisées depuis la guerre et dont les ressources en main d'oeuvre se sont révélées insuffisantes sur place ; ces dernières puisent non seulement dans les autres communes de la Seine où l'excédent de migration est une règle, mais aussi dans les départements voisins, la main d'oeuvre qui leur manque. L'excédent d'immigration sur l'émigration atteint 10 210 professionnels à Boulogne, 4 162 à Levallois, 2 353 à Gennevilliers. Dans huit communes l'excédent se situe entre 200 et 2 000. Pantin (1 965), La-Courneuve (1 522), Saint-Ouen (1 392), Saint-Denis (1 164), Ivry (1 110), Le-Bourget (664), Montrouge (570) et Suresnes (254). Dans toutes les autres communes de la Seine (et des

deux autres départements) le nombre des émigrants est supérieur à celui des immigrants. L'excédent d'émigration est d'autant plus élevé que la commune a un caractère résidentiel et que ses activités locales sont peu développées. C'est le cas des communes à lotissements, que ceux-ci soient récents ou anciens, c'est à dire abritant des catégories sociales différentes. A Drancy l'excédent d'émigration atteint 12 034 individus pour une population de 51 156 habitants soit près du quart de la population résidente ; à Colombes 11 230 pour 57 000 habitants ; à Saint-Maur 9 433, Clamart 7 721 pour 31 047 habitants, à Altforville 7 426 pour 29 000 habitants.

Mais Paris, par son potentiel économique reste le pôle d'attraction et de loin le plus important sur le reste de l'agglomération. Son influence se fait sentir dans un rayon de 40 à 45 kms, où la ville puise le quart de sa population active en 1931.

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale, les caractéristiques des migrations alternantes de la région parisienne ne subieront que peu de modifications. Si on observe une certaine permanence dans la structure des échanges entre les quatre circonscriptions, le volume des migrations subit par contre une baisse sensible. La crise économique, le chômage, l'arrêt des lotissements, les premiers effets de la politique des H B M menée par la Ville et le Département, concourent à un renversement de la tendance que l'on a pu observer depuis le début du XXe siècle, à savoir la croissance continue des migrations quotidiennes professionnelles. Mais l'arrêt de cette croissance, lié à une crise conjoncturelle, n'est que momentané. Après la guerre, le mouvement reprend sa course ascendante.

Les déplacements quotidiens professionnels en 1936. Les résultats du recensement de 1936, présentés par Bunle dans le Bulletin de la Statistique générale de la France, appellent quelques remarques préliminaires. Les données n'englobent qu'une partie des déplacements professionnels. Elles excluent outre les migrations à l'intérieur d'une même circonscription (d'une commune de la Seine à une autre commune de la Seine, etc.) mais également une fraction des déplace-

ments de fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer, transports en commun et une part non négligeable des salariés de certaines administrations privées (Crédit Lyonnais, T C R P, etc.). Les recensés ne mentionnant pas le lieu de leur travail mais seulement la raison sociale de leur entreprise. Les résultats présentés ne constituent donc pour 1936 qu'un minimum. Néanmoins, les déplacements quotidiens professionnels de l'agglomération n'englobent plus en 1936 que 527 500 personnes actives pour les quatre circonscriptions (Paris, Seine-banlieue, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) contre 572 000 au recensement précédent. En cinq ans le nombre des migrants a donc diminué d'environ 45 000 personnes au total. Les données ne comprennent pas les professionnels des 80 communes de la Seine-banlieue qui travaillent dans une localité du même département, différente de leur commune de résidence. Leur nombre s'élève en 1936 à 137 500 personnes contre 148 000 en 1931 soit une diminution de 10 000 migrants. Ainsi, sans compter les échanges à l'intérieur de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, sans doute négligeables, les migrations de l'agglomération auraient diminué de 55 000 professionnels soit de 8 % en cinq ans. Cette régression importante que l'on constate pour la première fois depuis le début du XXe siècle se répercutera, nous le verrons plus loin, au niveau du trafic des voyageurs des transports de l'agglomération, qui connaît à la même époque une baisse sensible. Si l'on considère les différents courants d'échanges, définis pour 1931, il apparaît que la diminution des déplacements ne se manifeste que dans deux directions, dans le sens banlieue-Paris d'une part, dans les déplacements internes de la Seine-banlieue d'autre part.

Paris comme en 1931, reste le centre attractif le plus puissant sur la main d'oeuvre de l'agglomération : 399 000 professionnels sur 527 000 s'y rendent chaque jour soit 73 % des effectifs. Mais la capitale reçoit en 1936 48 500 individus de moins qu'en 1931. Cette diminution sensible est à imputer pour la plus grande part au département de la Seine qui ne lui adresse plus chaque jour que 270 700 actifs contre 312 000 en 1931. Par contre, le nombre des professionnels venant travailler à Paris et en provenance de la Seine-et-Oise et Seine-et-Marne diminue en proportion beaucoup moins au cours de

la même période. Dans la première circonscription la baisse n'est que de 7 000 individus ; dans la seconde de 235.

Dans le sens inverse, de Paris vers la banlieue, en revanche, le nombre des déplacements continue d'augmenter. Il en est de même pour les échanges entre les trois circonscriptions périphériques de l'agglomération. La Seine-banlieue reçoit en 1936 2 000 actifs de plus chaque jour qu'en 1931 soit une augmentation de 1,8 % ; pour la Seine-et-Oise l'augmentation relative est beaucoup plus importante ; ce département reçoit également 2 000 professionnels de plus qu'en 1931 soit une augmentation des effectifs de 15 % entre les deux recensements (13 000 à 15 000). Notons par ailleurs, la stagnation du nombre des migrants en direction de la Seine-et-Marne (690 en 1936 contre 693 en 1931).

L'analyse des résultats au lieu de départ, met en évidence les phénomènes inverses : on constate entre 1931 et 1936, une augmentation quoique restreinte du nombre des départs de Paris en direction des trois autres circonscriptions : 72 700 individus quittent chaque jour la capitale pour une autre commune de l'agglomération contre 71 250 en 1931 soit une augmentation de 2 %. L'accroissement des effectifs concerne presque exclusivement le courant de Paris vers la Seine-et-Oise dont le nombre passe de 3 424 à 4 685 entre les deux dates. Les migrations de Paris vers la Seine banlieue restant pratiquement stationnaires. Ce courant représente en 1936, avec 72 600 individus (soit 6 fois plus qu'en 1906) près de 14 % des migrations de l'agglomération contre 12,4 % en 1931.

Au contraire, le nombre des départs de Seine-banlieue et de Seine-et-Oise connaissent une baisse sensible entre les deux dates. Le nombre des départs de Seine-banlieue passe de 321 000 à 280 000 soit une diminution de 41 000 individus ou 12,7 %. Pour la Seine-et-Oise, la diminution est relativement moins importante. On enregistre 162 800 départs de Seine-et-Oise en 1936 contre 168 000 en 1931 soit une baisse de 3,2 %. Mais dans les deux cas, ce sont les départs en direction de Paris qui sont affectés par la baisse, alors que les

départs en direction des autres circonscriptions continuent d'augmenter, très modérément il est vrai. La Seine adresse à la Seine-et-Oise et à la Seine-et-Marne, 700 individus de plus en 1936 qu'en 1931 ; la Seine-et-Oise adresse à la Seine-banlieue et Seine-et-Marne 2 625 professionnels de plus entre les deux dates.

Les départs de Seine-et-Marne, comme les arrivées, restent pratiquement stationnaires, au cours de cette période.

Malgré une baisse globale des migrations alternantes de l'agglomération, un affaiblissement des échanges entre la banlieue et Paris, et à l'intérieur du département de la Seine, leurs caractéristiques restent sensiblement les mêmes entre 1931 et 1936. L'attraction de Paris reste malgré tout la plus forte sur le reste de l'agglomération où elle puise le cinquième de sa population active. La Seine-banlieue où vont chaque jour travailler le cinquième des professionnels migrants de l'agglomération (sans compter les déplacements internes) constitue un centre attractif plus puissant qu'en 1931. La zone d'attraction de Paris et sa proche banlieue industrielle reste sensiblement la même qu'en 1931. Elle se fait sentir dans un rayon de 40 à 45 km du centre de Paris jusqu'à Etampes, Rambouillet, Mantes, Pontoise, l'Isle-Adam, Beaumont-sur-Oise et Fosse d'où partent chaque jour plus de 50 migrants à destination de Paris et de la Seine-banlieue. Comme en 1931, les communes de la Seine qui reçoivent les effectifs les plus importants sont les plus industrialisées de la zone suburbaine dont 13 reçoivent plus de 5 000 professionnels chaque jour (Boulogne, Levallois, Saint-Denis, Saint-Ouen, Courbevoie, Ivry, Clichy, Montrouge, Pantin, Puteaux, Issy-les-Moulineaux, Gennevilliers). L'attraction de ces communes s'exerçant surtout sur les localités les plus voisines, y compris Paris. Mais la plupart des communes de la Seine et de la Seine-et-Oise, fournissent un excédent de professionnels au centre de l'agglomération. 13 communes seulement en 1936 reçoivent davantage d'individus qu'elles n'en envoient au dehors ; la division sociale et économique de l'agglomération restant à quelques nuances près, la même qu'en 1931.

Ainsi à quels facteurs attribuer la contraction des migrations professionnelles de l'agglomération entre 1931 et 1936 et sans doute jusqu'en 1939 ? La crise économique intervient sans aucun doute au premier rang. Le ralentissement de l'activité économique à partir de 1931, l'accroissement du nombre des faillites, accompagnés d'une montée rapide du chômage expliquent la diminution globale du volume des échanges quotidiens professionnels. Alors qu'en mars 1931, l'agglomération (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) ne compte que 34 300 chômeurs secourus, on en dénombre 253 700 en mars 1936. Mais la réduction des effectifs en direction de Paris et à l'intérieur de la Seine-banlieue d'une part, l'augmentation des déplacements vers la Seine-banlieue semblent indiquer un déplacement de certains établissements industriels ou commerciaux de Paris vers la zone suburbaine sans doute parallèle à l'implantation ou l'extension d'établissements déjà existants. Ce mouvement s'accompagne par ailleurs d'un brassage de population, avec le retour à Paris et en proche banlieue d'un grand nombre d'ouvriers et d'employés chassés avant 1931 par la crise du logement. Les réalisations des collectivités locales en matière de logement social à Paris et dans le département de la Seine permettent en effet ce mouvement centrifuge. Sur l'emplacement des anciennes fortifications ont été construits 38 750 logements pouvant abriter 120 000 habitants. En banlieue 16 cités-jardins offrent 16 700 logements. Dans cette période d'incertitude de l'emploi, et de chômage, les ouvriers et petits employés cherchent à se rapprocher des lieux de travail et d'embauche et à dégrever de leurs budgets les frais de transports souvent importants que leur imposaient les déplacements quotidiens entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail.

Arrêt de la croissance démographique de l'agglomération, ralentissement de l'activité économique, faillites, chômage, contraction des migrations alternantes, telles sont les caractéristiques de la décennie qui précède la seconde guerre mondiale. Les phénomènes se traduisent entre 1931 et 1938 par une diminution importante du nombre de voyageurs des transports en commun de l'agglomération. Sur tous les

MIGRATIONS ALTERNANTES (1096-1936)

Désignation	1906	1921	1926	1931	1936	)
Partant de la ban-						)
lieue pour Paris						)
venant de Seine-banl.	92 000	166 000	227 800	312 000	270 600	)
" S.-et O.	19 000	76 000	107 200	125 700	118 600	)
" S.-et-M.	2 000	5 000	8 400	9 500	9 200	)
Total	113 000	247 000	343 400	447 200	398 400	)
Partant de Paris						)
pour banlieue						)
vers Seine-banlieue	13 000	40 000	63 800	67 600	67 800	)
" S.-et-O.	1 000	1 500	2 500	3 500	4 600	)
" S.-et-M.	-	-	-	160	200	)
Total	14 000	41 500	66 300	71 260	72 600	)
Partant de Seine *						)
vers S.-et-O.	1 000	3 500	6 000	8 900	9 600	)
" S.-et-M.	-	-	-	110	130	)
Total	1 000	3 500	6 000	9 010	9 730	)

Sens banlieue-Paris.

Sens Paris-banlieue.

Partant de S.-et-O.						)
vers Seine	7 000	15 000	31 100	42 100	43 800	)
S.-et-M.	-	-	-	420	345	)
Total	<u>7 000</u>	<u>15 000</u>	<u>31 100</u>	<u>42 520</u>	<u>44 145</u>	)
						) échanges interbanlieues.
Partant de S.-et-M.						)
vers Seine-banl.	-	1 000	1 255	1 266	1 571	)
Seine-et-O.	-	-	-	746	658	)
Total	<u>-</u>	<u>1 000</u>	<u>1 255</u>	<u>2 012</u>	<u>2 229</u>	)
Total des migrations de l'agglomération	135 000	309 000	449 000	572 000	527 500	

* 148 000 individus partant d'une commune de la Seine pour une autre commune de la Seine.

réseaux le trafic est en baisse. Elle est, nous y reviendrons plus loin, particulièrement sensible sur les chemins de fer de banlieue où elle atteint 30 % sur le réseau Nord, 50 % sur le réseau Est.

Après vingt ans de croissance rapide de l'agglomération, la crise des années trente, puis la guerre marque l'arrêt brutal de l'extension de la capitale. Il faut attendre 1946 pour que reprenne le mouvement ascendant de la courbe démographique, mais après la seconde guerre mondiale, aux formes de l'extension "linéaire", le long des voies ferrées et autour des gares, succède une extension par remplissage des "vides et densification du tissu urbain", les transports en commun perdant progressivement avec le développement des moyens de transports individuels et particulièrement l'automobile, l'exclusivité dans les déplacements quotidiens professionnels. Mais jusqu'en 1939, les transports en commun constituent l'élément déterminant de la croissance urbaine et des déplacements professionnels.

Total des migrations d'après les lieux d'arrivées et de départs.

Désignations	1906	1921	1926	1931	1936	:
DEPARTS de PARIS						:
pour S.S.-et O. et	14 000	42 000	66 000	71 000	72 700	:
S.-et M.						:
DEPARTS de SEINE						:
pour PARIS S.-et-O. et	93 000	170 000	233 000	321 000	280 500	:
S.-et-M.						:
DEPARTS de S.-et-O.						:
pour Seine Paris et	26 000	91 000	138 000	168 000	162 800	:
S.-et-M.						:
DEPARTS de S.-et-M.						:
pour Seine S.-et-O.	2 000	6 000	9 650	11 455	11 500	:
Paris						:
ARRIVEES à PARIS	113 000	247 000	343 000	447 000	398 400	:
" Seine banlieue	20 000	56 000	96 000	111 000	113 000	:
" S. et O.	2 000	5 000	9 000	13 000	15 000	:
" S. et M.	-	-	-	693	690	: