

## Paris sous l'Occupation ou la gratuité conditionnée à l'achat d'un journal

Arnaud Passalacqua

Lorsque Paris bascule dans la Seconde Guerre mondiale, la mobilité est mise sous tension du fait de nombreux facteurs. La fermeture de stations de métro, la réquisition des autobus, le manque de disponibilité des carburants et les nouvelles modalités de circulation liées au couvre-feu et aux mesures prises par l'occupant allemand figurent parmi les contraintes principales qui compliquent les déplacements dans l'agglomération. Surgissent alors de nouvelles solutions, qu'elles soient fondées sur des innovations techniques (véhicules à gazogène, véhicules électriques, autobus à gaz...) ou sur l'usage massifié ou réintroduit de techniques anciennes (marche, vélo, traction hippomobile...).

### Un journal comme titre de transport

Dans ce contexte d'une mobilité lourdement révisée par la crise, une initiative privée interpelle : le journal *Le Matin*, l'un des principaux quotidiens parisiens au passé prestigieux mais à la posture collaborationniste depuis le basculement politique de l'État français, se lance dans l'exploitation d'une ligne de transport collectif. Le 18 avril 1941, il annonce dans ses pages que « L'omnibus Madeleine-Bastille va reparaître bientôt<sup>1</sup> », tissant ainsi l'analogie entre le journal et le service de transport. Il précise que « ses lecteurs [...] pourront l'utiliser gratuitement<sup>2</sup> ».

Le lancement a lieu le 17 juin 1941, un an exactement après que le journal a reparu, suite à une période d'interruption liée à la défaite française. La gratuité est réservée à celles et ceux qui peuvent prouver leur appartenance au lectorat du journal, en montrant le numéro du jour, qui fait ainsi office de sésame pour monter à bord : « aujourd'hui le voyage est gratuit, il n'y aura pas de tickets, un "Matin" suffit<sup>3</sup> ». Pour montrer la générosité du journal, les pancartes annonçant les prix anciens ont été laissées. Le secrétaire d'État aux communications, Jean Berthelot, est de la partie, montant lui-même à bord.

### La gratuité, comme entrée sur une nostalgie partagée ?

Le service est assuré avec un omnibus hippomobile, objet disparu des rues parisiennes depuis 1913 et la motorisation des dernières lignes tirées par des chevaux. Ce retour d'une technique ancienne est la base d'un processus de convergence entre plusieurs dynamiques qui donne son sens à la gratuité : Paris défaite et entrée dans une période d'occupation cherche à se rassurer en se tournant vers son passé prestigieux. Dans le Paris de la Belle Époque, le cœur de la vie parisienne battait sur les boulevards, de la Madeleine à la Bastille, dont la chronique quotidienne était dressée par la rédaction du journal *Le Matin*, installée non loin, au 6, boulevard Poissonnière. L'identité parisienne s'exprimait pleinement dans ces quartiers, que desservait la ligne Madeleine-Bastille, de loin la plus chargée du réseau d'omnibus puis d'autobus. La gratuité, conditionnée à l'achat préalable d'un exemplaire du *Matin*, vient signifier le caractère commun de ces différentes briques mémorielles dont la vision passéiste propre à l'État français espère qu'elle va rendre à Paris une forme de fierté.

---

<sup>1</sup>*Le Matin*, 18 avril 1941.

<sup>2</sup>*Le Matin*, 18 avril 1941.

<sup>3</sup>*Le Matin*, 18 juin 1941.

Quel impact cette opération publicitaire d'un journal qui a alors souvent joué dans ce registre passéiste a-t-elle eu sur la mobilité parisienne ? La gratuité et le choix d'un omnibus hippomobile lui ont garanti un succès de fréquentation, amplifié par les beaux jours de l'été 1941. Mais l'offre était très limitée : un seul véhicule, capable d'emporter une quarantaine de personnes, parcourant l'itinéraire en 45 minutes, à raison de trois aller-retours par jour. Au vu des réactions lisibles dans la presse, ces trajets ont probablement surtout alimenté une mobilité induite par le nouveau service et par sa gratuité, plus qu'une offre ayant facilité les déplacements devenus difficiles dans le contexte de l'Occupation.

### Sources

- Flonneau (M.), *L'Automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, thèse d'histoire sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002, vol. 1, p. 339
- Passalacqua (A.), *L'Autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, thèse d'histoire sous la direction d'André Gueslin, Université Paris Diderot, 2009, vol. 1, p. 75.