



**HAL**  
open science

**“ Le 175 tombe sur la berge de la Seine – 3 morts ” :  
circulation d’informations, gestion du risque et  
prévention sur le réseau d’autobus parisien (1920-1980)**

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. “ Le 175 tombe sur la berge de la Seine – 3 morts ” : circulation d’informations, gestion du risque et prévention sur le réseau d’autobus parisien (1920-1980). Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2018, Systèmes d’information et gestion de l’urbain (XVIIIe-XXIe siècles), 111-112 (1), pp.19-31. 10.3917/flux1.111.0019 . halshs-02004407

**HAL Id: halshs-02004407**

**<https://shs.hal.science/halshs-02004407>**

Submitted on 7 Jul 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« LE 175 TOMBE SUR LA BERGE DE LA SEINE - 3 MORTS » :  
CIRCULATION D'INFORMATIONS, GESTION DU RISQUE ET PRÉVENTION  
SUR LE RÉSEAU D'AUTOBUS PARISIEN (1920-1980)

[Arnaud Passalacqua](#)

Université Gustave Eiffel | « Flux »

2018/1 N° 111-112 | pages 19 à 31

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux1.111.0019

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-flux-2018-1-page-19.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.

© Université Gustave Eiffel. Tous droits réservés pour tous pays.





## « *Le 175 tombe sur la berge de la Seine – 3 morts* » : *circulation d'informations, gestion du risque et prévention sur le réseau d'autobus parisien (1920-1980)*

Arnaud Passalacqua

Pour tout réseau de transport, l'accident d'exploitation est à la fois un événement habituel et un phénomène problématique. En France, du célèbre accident ferroviaire de Meudon en 1842 au non moins fameux incendie du métro Couronnes en 1903, les réseaux ferrés connurent de lourds événements traumatiques dès leurs débuts. Leur impact conduisit à placer au cœur du fonctionnement de ces réseaux la question de la sécurité, quitte à déporter les responsabilités de la technos-structure et des objets techniques vers les lampistes (Ribeill, 1983). Pour sa part, la sécurité routière est devenue un thème pleinement abordé par les historiens, d'une façon globale (Esbester, Wetmore, 2015) ou plus spécifiquement centrée sur l'infrastructure (Orselli, 2012) ou les véhicules eux-mêmes (Moguen-Toursel, 2007). Elle a aussi offert un terrain propice à une large littérature de science politique, souvent sensible à une approche de temps long (Hamelin, 2008 ; Bernardin, 2014). Par ailleurs, la gestion du risque fait également l'objet de travaux récents, que ce soit dans le domaine ferroviaire (Castagnino, 2016) ou d'une façon transversale aux différents systèmes de mobilité (Desbois, Steck, Zembri, 2010).

Les transports urbains font néanmoins figure de parent pauvre de cet intérêt académique pour les enjeux de risque et de sécurité dans les transports. Ou plus exactement, là aussi, on retrouve le primat du ferroviaire, puisque des travaux ont été conduits sur les enjeux de sécurité sur les réseaux de métro (Foot, 2005) et de tramway (Doniol-Shaw, Foot, 2006), notamment en termes de sociologie du travail et de conception des dispositifs de conduite. En revanche, les réseaux d'autobus n'ont guère suscité l'intérêt.

Ces réseaux sont pourtant évidemment aussi victimes d'accidents et probablement plus que d'autres en termes quantitatifs. Dès les débuts des omnibus motorisés – dans les années 1905 – les incidents se succédèrent (Van Boque, 1991), dont le plus marquant à Paris fut celui du pont de l'archevêché, en 1911, qui vit l'un de ces nouveaux véhicules tomber dans la Seine. Toutefois, contrairement au monde ferroviaire, la sécurité ne s'est pas inscrite au cœur de l'exploitation de ces réseaux, du fait de la logique profondément différente qui les gouverne. Un réseau d'autobus est d'abord formé de lignes peu liées les unes aux autres, dont les véhicules sont confiés à des équipages qui ont pour charge de les conduire aux terminus en naviguant de façon autonome sur un espace public partagé, réglé par le Code de la route. Les agents, machinistes et receveurs, doivent donc disposer d'une marge de manœuvre plus forte que celle que laissent les signalisations ferroviaires et entretiennent donc un rapport plus lâche au réseau lui-même (Joseph, 1995).

La relation entre le monde de l'autobus et les accidents présente donc une complexité particulière, notamment liée au fait que les cadres de l'exploitant ne maîtrisent pas tous les paramètres d'une exploitation qui peut être perturbée par nombre d'événements extérieurs : heurts avec d'autres véhicules sur l'espace public, traversée intempestive de piétons... La gestion du risque y prend donc un sens particulier qui place un enjeu central dans les capacités de l'agent de conduite à maîtriser son véhicule en toutes circonstances et à appliquer les consignes de sécurité presque en dehors de tout contrôle hiérarchique. Alors que les véhicules eux-mêmes sont devenus assez vite

fiables, le risque humain se trouve ainsi au cœur de la problématique de l'accident et de la politique de prévention de l'exploitant.

Être opérateur de transport sur un espace public impose donc un cadre tout particulier, que l'accident vient révéler de façon brutale : l'exploitation se fait aux yeux de tous, si bien que tout incident se trouve immédiatement le support de regards, l'objet de discussions et la source d'informations de qualité et de diffusion inégales.

Cette configuration explique que le rôle de l'information dans ce secteur soit crucial. Combinant une forte exposition sur l'espace public, une dépendance à ce qui est ressenti comme des aléas extérieurs au service et une démultiplication des situations du fait de la prolifération de nombreux autobus, bien plus nombreux que les métros ou trains suburbains, l'exploitation d'un tel réseau impose d'organiser une remontée d'informations tout en rendant la constitution de telles informations parfois très problématique.

Ces informations sont pourtant essentielles pour plusieurs raisons et selon différentes échelles. D'abord, elles visent l'établissement des responsabilités de l'accident et alimentent les éventuelles procédures qui s'ensuivent. Puis, une fois démultipliées par le nombre d'accidents survenant sur le réseau, elles permettent d'estimer l'ampleur et la nature de ces accidents. Enfin, elles sont à la base de la politique de prévention, qui peut y chercher les points d'amélioration et y lire les effets de ses interventions.

Nous proposons donc ici de suivre ces enjeux d'information pour comprendre comment coexistent différentes façons de formuler, d'analyser et d'utiliser les données d'accidents. Dans un premier temps, l'étude microhistorique de l'accident grave du 175 en 1947 nous permettra de comprendre la façon dont la voirie publique, devenue le support d'un drame impliquant un autobus, conduit immédiatement à l'espace public médiatique et politique, tout en illustrant la diversité des acteurs producteurs d'informations dans de telles circonstances. Puis, en changeant de focale, nous suivrons la constitution d'un système d'alerte et de collecte de l'information à l'échelle de l'exploitant, en vue de la gestion du risque. Enfin, nous verrons comment les capacités de traitement statistique, qui se déploient au long de la période étudiée ici, sont venues démultiplier ces modalités d'interprétation des données et servir une politique de prévention.

Puisque cette histoire est surtout centrée sur l'approche des accidents par l'opérateur de transport – et non du point de vue des agents ou des voyageurs – rappelons que les autobus parisiens ont été exploités par une compagnie privée, la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) entre 1921 et 1942, dans le cadre d'une régie intéressée contrôlée par le Conseil général de la Seine (Lagarrigue, 1956). La période trouble de la guerre a conduit à une fusion des exploitations du métro et de l'autobus, confiée à la compagnie privée du métro, la CMP (Compagnie du métropolitain de Paris), avant qu'à partir de 1949 une régie nationale, la RATP (Régie autonome des transports parisiens), reprenne cette activité (Margairaz, 1989). Dans ces configurations successives, le pouvoir politique et les représentants du gouvernement que sont les préfets de la Seine et de Police ont tenu un rôle de contrôle assez décisif.

Si l'accident provoque des dégâts matériels, physiques et psychologiques, il laisse aussi des traces écrites. Les sources employées ici sont d'abord issues du fonds d'archives de la RATP (ARATP) se rapportant aux accidents du réseau routier (1). On y trouve des dossiers sur certains accidents importants qui mêlent différentes sources : rapports internes, rapports de police, correspondances afférentes à ces accidents... On y trouve aussi les documents cadrant les procédures à appliquer en cas d'accident (mesures à prendre, documents à remplir...). Enfin, on peut aussi y consulter différents éléments statistiques offrant une vision globale sur les accidents sur une période donnée, le plus souvent annuelle, et des analyses transversales sur certains risques spécifiques, surtout à partir des années 1960. Ces différentes sources sont donc rédigées par des acteurs situés à des positions variables au sein de l'entreprise et avec une temporalité et un rapport à la matérialité de l'accident et même de l'exploitation très contrastés. Ces sources principales ont été complétées par la consultation des archives liées à la politique de prévention de l'exploitant (2) ainsi que par celle de dossiers de personnels. Enfin, quelques coupures de presse ont aussi été mobilisées.

### **TRANSPORT PUBLIC, VOIRIE PUBLIQUE, DÉBAT PUBLIC ET POUVOIRS PUBLICS : LES SPHÈRES DE L'ACCIDENT RÉVÉLÉES PAR LE 175**

L'approche microhistorique n'entend pas offrir des conclusions susceptibles d'être généralisées mais permet de révéler les mécanismes à l'œuvre dans un phénomène étudié (Revel, 1996).



quand celle des secours semble avoir été efficace. Si le préfet de Police, Roger Léonard, se rendit sur place très rapidement, le préfet de la Seine, Roger-Édouard Verlomme, ne fut prévenu que vers 21 h 50 par la CMP. Encore le fut-il incidemment, puisqu'il s'agissait de demander à son cabinet les coordonnées du directeur du contrôle administratif et financier, tutelle de la CMP. Les renseignements fournis étaient très imprécis et ce n'est qu'en se rendant sur place que le préfet put constater l'ampleur réelle de l'accident.

Que ce soit pour être informé des événements survenus sur son territoire d'attribution, pour connaître les circonstances de l'exploitation de la CMP, ou pour occuper le terrain médiatique, comme le fit le préfet de Police dont la visite est relatée dans les journaux, le préfet de la Seine regretta de ne pas avoir été tenu au fait de cet accident plus tôt et le fit savoir vertement à la CMP dès le lendemain (3).

Il existe donc bien une nécessité, pour les pouvoirs publics, d'obtenir rapidement des informations fiables sur un service public confronté à un problème aussi lourd. Il ne s'agit pas simplement d'établir un rapport d'enquête exhaustif plusieurs semaines après l'accident, mais avant tout d'être informé des événements graves en temps réel. L'information constitue un enjeu de pouvoir, notamment dans la forme de compétition qui se joue entre la presse et les autorités, voire entre les autorités elles-mêmes. Dans ce jeu, le temps court semble lui aussi prévaloir, avant le moyen terme de l'enquête et d'éventuelles mesures à prendre. Ce temps court des pouvoirs publics voit se succéder les sujets, l'accident d'autobus laissant la place dès le lendemain à d'autres centres d'intérêt. Au contraire, il existe un temps long de l'accident qui touche les victimes et les agents et réferme ce type d'accident grave mais assez banal sur la sphère privée, des victimes mais aussi des agents.

### **L'accident et la sphère privée : le temps long des effets désastreux sur la carrière des agents**

Classiquement, l'équipe du 175 était formée d'un machiniste et d'un receveur (4). Le machiniste, entré à la STCRP en tant que receveur en 1928 et passé machiniste en 1938, avait déjà connu plusieurs accidents mineurs avec des responsabilités variées. Il fut extrêmement marqué par l'accident du 175, dont il sortit meurtri, physiquement, mais surtout psychologiquement. Il tomba dans une dépression nerveuse puis, contraint de se mettre régulièrement en arrêt de travail, il fut déclaré inapte le 30 octobre 1947, et se retrouva manœuvre en 1948.

Contrairement à ce que la lecture de la presse du lendemain de l'accident et des rapports d'enquête laissait supposer, sa responsabilité fut pour partie reconnue par la justice. Nous ne disposons que de son jugement en appel qui le condamna le 17 juin 1950 à un mois de prison avec sursis et 3000 anciens F (8463 € 2017) d'amende pour responsabilité partagée par moitié avec le conducteur de la voiture impliquée. Suite au premier jugement, la RATP avait décidé de le mettre à la retraite. Ce qu'il avait contesté en expliquant qu'il avait « été très bouleversé des suites de cet accident » (5). Mais le jugement en appel incita la RATP à maintenir sa décision, si bien qu'il fut mis à la retraite le 1<sup>er</sup> septembre 1950, à 52 ans. Reste que ce machiniste fut tout de même gratifié le 7 mars 1951 d'un passage au grade supérieur. S'agit-il d'un remerciement pour un machiniste condamné de façon injustifiée aux yeux de sa hiérarchie ?

Le receveur, pour sa part, vit lui aussi sa carrière bouleversée. Entré en 1929 à la STCRP, il avait commis plusieurs manquements mineurs dans la perception des places avant la guerre. Surtout, il subit de graves séquelles physiques et psychologiques de l'accident du 175 jusqu'à être déclaré inapte définitivement au service roulant le 4 novembre 1948. En 1951, malgré son passé de receveur, il fut jugé incapable d'occuper le poste de buraliste pour cause de nombreuses erreurs dans sa caisse. À son état « très émotif » (6) vint donc s'ajouter un trouble psychologique probablement déclenché par l'accident. Il fit appel de ces décisions d'inaptitude, mais sans effet. Contraint de changer de poste, il se retrouva ouvrier tireur sur machine à bois en avril 1951, un emploi dans une filière en voie de disparition. Ainsi, s'il ne fut pas mis en cause dans l'accident, sa carrière de receveur, voire de machiniste – ce qui était la perspective d'évolution d'un receveur – fut, elle aussi, écourtée par l'accident. Il prit sa retraite en 1957 à 52 ans, tout en se voyant, lui aussi, offrir des gratifications : médaille d'honneur des chemins de fer en 1953 et autorisation de reprendre son appellation de receveur après son départ à la retraite. L'accident a donc des conséquences de long terme sur la carrière des agents impliqués, qu'ils soient responsables ou non de l'accident.

Cette étude microhistorique précise met ainsi en exergue l'imbrication des sphères et des temporalités que provoque soudainement une situation d'accident. Entre elles circulent des informations, de teneur et de qualité variables, produites par des acteurs de statuts et d'expertises différents. Ces informations

portent en elles des enjeux de pouvoir : celui des pouvoirs publics sur l'exploitant, celui de l'entreprise sur ses agents, celui de la presse sur le débat public, celui de la justice sur les personnes impliquées, etc. Ces différents aspects font de l'information un élément crucial bien qu'ambivalent, que l'exploitant a donc placé au cœur de sa politique de gestion du risque.

### **LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME D'ALERTE AU SERVICE DE LA GESTION DES RISQUES**

Plusieurs raisons poussent un exploitant routier à mettre en place un système d'information sur les accidents. La RATP en dresse la liste dans une réponse à un questionnaire d'une association professionnelle en 1956 (7) : enquête du contentieux, paiement des primes de non-accident, perfectionnement du personnel de conduite par le biais de la formation, établissement des bases des tests psychotechniques et améliorations à donner au matériel. L'accident du 175 conduit aussi à mentionner d'autres raisons, non explicitées dans ce document, notamment la remontée à la tutelle administrative, voire aux autorités politiques. Ce sont ainsi des risques multiples mais essentiellement humains que la collecte de l'information doit permettre de gérer en alimentant un système de court terme, celui de l'alerte, de moyen terme, celui de l'enquête, et de long terme, celui de la collecte d'informations mineures qui prennent leur sens lorsqu'elles sont rassemblées et alimentent la prévention.

#### **La mise en place d'un système d'alerte par la STCRP**

La raison première de constitution d'une chaîne d'information semble être de pouvoir déterminer les responsabilités engagées, notamment parce que les exploitants sont leur propre assureur (8). Un système assez développé s'est donc mis en place afin de disposer d'informations sur les accidents. Les archives de la STCRP comme celles de la RATP sont riches en notes rappelant les mesures à prendre dans de telles circonstances. Non pas des consignes de sécurité ou concernant les premiers secours à donner aux victimes, mais d'abord des consignes d'alerte des niveaux hiérarchiques internes à l'entreprise et administratifs.

Depuis les débuts de la STCRP, la Permanence générale doit être prévenue en cas d'accident. C'est elle qui diffuse alors l'information en interne et auprès des autorités ayant la tutelle sur l'exploitation des transports. La Préfecture de Police dispose également de son propre réseau d'information, via ses agents qui se trouvent le plus souvent rapidement sur les lieux de l'accident.

Mais, dès 1921, la STCRP distingue la catégorie des accidents « excessivement grave[s] [...] pouvant, par exemple, émouvoir l'opinion publique » et autorisant alors à prévenir les autorités à leur domicile (9). C'est sur ce critère de l'information, de son contrôle et de sa diffusion que l'on juge de la gravité de l'accident. D'où l'importance d'être présent sur les lieux de l'accident, pour pouvoir recueillir les informations les plus fournies et apporter un démenti à une éventuelle rumeur.

La procédure générale d'alerte est revue en 1930 (10). Elle prévoit une pyramide hiérarchique d'alerte, dont les niveaux sont activés en fonction de la gravité de l'accident. En période ouvrée, deux cadres en constituent le premier seuil : pour ce qui touche à l'exploitation, le chef du dépôt de la ligne concernée doit immédiatement être mis au courant et avise alors la Permanence générale. Pour ce qui concerne la gestion administrative, le chef du service du contentieux doit lui aussi être prévenu et avise de faire ou non remonter l'information à la direction. En dehors des périodes ouvrées, seuls les cadres d'exploitation sont mobilisés. Si la gravité impose de prévenir l'administrateur délégué, André Mariage, alors il convient de prévenir également le directeur général des transports à l'Hôtel de Ville, Émile Jayot, même à son domicile. Si la gravité est encore plus forte, il faut prévenir le cabinet du ministre des Travaux publics. Des cas précis sont cette fois mentionnés : « déraillements [de tramways], collisions, explosions, incendies ayant occasionné des morts ou blessures, des dégâts importants au matériel ou des interruptions de circulation causant une gêne sérieuse à la circulation ».

La répétition régulière des notes rappelant les dispositions à prendre témoigne de l'importance que l'information revêt aux yeux de l'exploitant et des tutelles administratives. Il est donc possible de s'interroger sur les modalités de suivi de ces procédures alors que l'accident génère une situation dans laquelle la priorité est donnée, pour la police, à l'organisation des secours et à une première enquête sur place et, pour l'exploitant, à la continuité du service, c'est-à-dire à la mise en place d'un service de remplacement et au dégagement du véhicule incriminé. Les agents jugent donc en partie secondaire la nécessité de prévenir l'ensemble des autorités, notamment la Préfecture de la Seine, qui n'a pas de rôle de police et dont la tutelle sur les transports est plus administrative et financière que directement opérationnelle. Mais elle tient un rôle politique, probablement moins bien saisi par les agents de terrain.

À ce sujet, la réponse de la direction de la CMP au préfet de la Seine à la suite de l'accident du 175 témoigne bien de l'embarras dans lequel elle se trouve (11). Si elle assure avoir modifié ses procédures afin de faire entrer le cabinet du préfet de la Seine parmi les administrations à prévenir en premier lieu, elle incrimine surtout « les agents de [ses] permanences [qui] sont d'un grade peu élevé et ne sont pas toujours en mesure, d'après l'importance de l'accident, d'apprécier l'opportunité de communications téléphoniques à adresser à de hauts fonctionnaires ». Alors que la lettre mentionne que ces mêmes permanences jouent « un rôle très important dans la mise en œuvre de mesures qui doivent être prises immédiatement pour que l'exploitation redevienne normale le plus rapidement possible », une tâche qui semble autrement plus délicate que celle de faire passer l'information à une tutelle. L'exploitant fournit ici une excuse bien hypocrite, qui masque maladroitement le fait que la continuité du service prime sur tout autre impératif, notamment celui de diffuser l'information. L'emporte ainsi la vision presque organique d'un réseau qu'il faut en priorité guérir après une blessure.

Avec la RATP, la notion de gravité, initialement bien définie, se dilue. En 1953, par exemple, une note interne destinée à rappeler la procédure de remontée d'informations ne distingue plus les accidents des incidents graves et n'érige plus de critères pour juger de la gravité (12). Faut-il y lire une banalisation de l'automobilisme et de ses risques sur une chaussée désormais habituée aux nombreux accidents de voirie, quand les autobus étaient, dans les années 1920, les principales causes de danger ? Cette dilution du danger de l'autobus sur la voirie n'atténue pas pour autant le risque que les rumeurs qu'il suscite représente pour l'exploitant.

### **Rumeurs et campagnes de presse : les dangers d'une information mal maîtrisée**

Si l'information prend autant d'importance dans l'activité de l'exploitant, c'est qu'elle touche à des enjeux de premier ordre. En effet, l'accident peut toujours faire naître une situation extrêmement délicate pour lui, puisqu'il s'agit d'un instant où l'on parle du réseau de transport, et ce, sans que l'exploitant ne l'ait décidé. Ce n'est que lorsque l'espace perd son caractère public, comme dans les circonstances d'une guerre, que l'exploitant peut espérer soustraire les aléas de son activité à ces dynamiques extérieures (13).

L'accident peut effectivement s'avérer extrêmement négatif pour l'image de l'entreprise. Dans la lignée des faits divers,

certains journaux utilisent systématiquement le *pathos* pour les décrire en confiant à l'autobus le rôle de l'engin lourd, puissant et inquiétant, qui, s'il n'est pas toujours en cause, est toujours suspect et contribue à rendre l'accident plus dramatique, pour des raisons matérielles (masse du véhicule, nombre de passagers) et morales (notion de service public). Par exemple, le supplément hebdomadaire du *Petit Journal* du 2 juin 1907 (14) offre deux gravures en couleur à ses lecteurs : la une montre un accident d'autobus tandis que la quatrième de couverture illustre l'explosion à son domicile d'une bombe artisanale élaborée par un opposant politique russe exilé. Les deux images ont une construction similaire en plaçant au centre d'une assistance terrorisée soit l'autobus percutant un fiacre, soit l'engin explosif. Le journal fait ainsi un raccourci entre ces deux formes de dangers publics, détaillées dans ses deux premiers articles qui appellent sur le même modèle à des mesures pour les réduire. L'autobus responsable de l'accident de la rue d'Amsterdam est décrit comme l'un de ces véhicules « lourds, trépidants et très dangereux pour la circulation », capable de « balay[er] littéralement le fiacre, qu'il mit en miettes. »

L'instrumentalisation est ainsi la principale crainte de l'exploitant. Son souci est d'éviter que, prenant un exemple qui marque l'ensemble de l'opinion par son caractère particulièrement tragique, la presse mène une campagne contre tel ou tel aspect de son activité. Deux cas illustrent ce mécanisme. Lorsque le 18 décembre 1950 à Saint-Denis, un camion percute la plate-forme arrière d'un autobus à l'arrêt en faisant 17 blessés et en tuant le receveur, la responsabilité du machiniste ne semble absolument pas en cause. Pourtant, au cours des jours suivant, le Parti communiste français fait distribuer un tract proclamant que le « Préfet est responsable des accidents de l'avenue Wilson » (15) puisque l'argent nécessaire aux aménagements de voirie pourrait être trouvé dans d'autres secteurs, notamment le budget militaire, en pleine guerre d'Indochine.

Lorsque le 31 octobre 1952, à Villetaneuse, un autobus tue un riverain lors d'une sortie de route, le journal communiste *Saint-Denis Républicain* explique que « c'est la politique gouvernementale qui est la seule responsable. Il faut faire des économies : pas sur les crédits de guerre, mais sur les crédits civils. C'est dans ce sens que la RATP, appliquant la politique de M. Pinay (16), s'est engagée vers la suppression du receveur sur l'autobus, chargeant le chauffeur de ce travail » (17). La critique pointe ainsi l'organisation du travail derrière les enjeux de

sécurité, le machiniste privé de receveur se devant de faire la recette aux arrêts en plus de son rôle de conduite. Toutefois, le respect des consignes qui distinguent ces deux missions, la première s'opérant avant le redémarrage du véhicule, est supposé assurer que cette double casquette n'introduise pas de danger supplémentaire. Mais l'agent n'en ressent-il pas plus de tension et de fatigue, d'autant qu'il a été jusque-là habitué à travailler en équipe ?

Il est donc crucial que l'exploitant dispose d'informations fiables. Pour les cas d'accidents les plus importants, une enquête interne est donc menée par le service du contentieux, parallèlement à celle de la police. Un agent gradé se rend sur place et poursuit ses investigations sans se contenter des sources officielles. Il s'agit de trouver tous les témoignages et indices en faveur de l'exploitant et de permettre en particulier à l'entreprise de répondre en cas de mise en cause médiatique (18). Ce n'est qu'à la fin de ces deux enquêtes que des sanctions éventuelles sont prises contre les employés impliqués, qui, à partir de 1948, sont relevés de leur fonction de façon préventive (19).

Toutefois, la plupart des accidents ne sont pas graves et rares sont ceux réellement médiatisés. Il existe une banalité quotidienne de l'accident mineur, sans gravité et non relaté par les médias, qui ne prend son sens que par une approche sérieuse. Les risques qui lui sont associés ne relèvent plus de l'espace public mais de la gestion interne de choix techniques ou de formation des agents.

### **Loin des médias, les informations mineures**

Au-delà des accidents médiatiques, d'autres informations, moins sensibles, vont en effet être remontées. Elles concernent par exemple les petits incidents liés à l'utilisation de nouveaux matériels ou de nouveaux aménagements. Nombre d'innovations techniques ont été suivies d'une période d'adaptation pendant laquelle se sont produits des accidents mineurs, mais nombreux, qui nécessitent une collecte d'information. C'est le cas des accidents liés à l'utilisation nouvelle des trolleybus pendant la Deuxième Guerre mondiale, pour lesquels une procédure très rigoureuse de recueil de données fut mise en place afin de comprendre puis d'éviter les décrochages de perches (20). La remontée des informations connaissant des problèmes, une double surveillance fut également mise en place, par des contrôleurs de route, en uniforme ou en civil, chargés de noter les incidents dont ils étaient témoins au passage des véhicules.

Toutes ces informations sont recueillies par dépôt puis remontées à la direction du réseau routier. Elles ont des fins disciplinaires mais aussi statistiques. Afin d'alimenter ce système, une note de 1957 établit un compte rendu type à rédiger en cas d'accident : il doit permettre au service du contentieux d'« y trouver tous les éléments nécessaires pour dégager la responsabilité de la Régie vis-à-vis des tiers » (21). Le descriptif exhaustif des situations possibles qu'il propose doit aussi se prêter à un traitement statistique. Quelle est la réalité de la façon dont furent remplis ces comptes rendus exhaustifs ? Dans une situation d'accident, il est probable que les personnes impliquées ne prennent pas le temps de remplir un tel constat et ont d'autres impératifs. Le constat officiel à remplir par les agents de la RATP se veut pourtant extrêmement détaillé et va jusqu'à proposer une sanction en cas de culpabilité d'un agent. Ce qui est pour le moins étonnant lorsque l'on connaît les difficultés de dresser la version la plus probable des faits. Malgré ces limites, ces documents sont au cœur du système de traitement statistique qui se déploie notamment avec la RATP et qui cherche à donner un sens global à ces informations multiples et éparées.

### **LE DÉVELOPPEMENT D'UN APPAREIL STATISTIQUE AU SERVICE DE LA POLITIQUE DE PRÉVENTION**

Les informations recueillies après chaque accident, grave ou plus secondaire, servent d'abord à son analyse et à l'établissement des faits et des responsabilités. Mais elles servent dans un second temps en tant qu'éléments statistiques, prenant un sens dans un ensemble de données et permettant d'avoir une idée des différentes caractéristiques des accidents. Elles alimentent ainsi la politique de prévention, dès la période de la STCRP et de son laboratoire de psychotechnique. À partir des années 1950, l'exploitant se dote d'outils capables de lui donner une compréhension de phénomènes statistiques à propos des accidents, ce qui s'inscrit dans une démarche que l'on peut rapprocher du scientisme, engagée dès les années 1920 avec le développement d'une prévention fondée sur la psychotechnique. Toutefois, ces méthodes statistiques se heurtent toujours aux limites de la collecte et ouvrent de nouveaux enjeux de communication.

### **Les débuts statistiques de la STCRP, un appui à une politique de prévention par la psychotechnique**

La STCRP ne connaît des statistiques qu'assez sommaires, produites au plus tard à partir de 1927 (22) : nombre d'accidents total, puis ramené à différents indicateurs élémentaires (nombre

de voyageurs, distance parcourue...). Elles lui permettent de se conformer immédiatement à l'obligation faite en 1938 de diffuser des statistiques annuelles d'accidents au service des Ponts et Chaussées de la Seine (23). La constitution mensuelle de ces principaux indicateurs s'est ainsi rapidement ancrée dans les pratiques de l'entreprise puisqu'elle se poursuit au cours des années de guerre, pourtant marquées par bien des dysfonctionnements.

Ces données ont été mises au service de la prévention dès les années 1920. Aux débuts de la STCRP, la politique de prévention se limitait au rappel des ordonnances de police réglant la circulation, avant même que le Code de la route vienne l'organiser. Il s'agissait plutôt d'une politique de réaction, suite à une série d'accidents, plutôt que d'une politique construite en amont, dès la formation des agents (24). Mais, dès 1923, alors que le Code de la route a été mis en place par les décrets de 1921-1922, une forme de prévention peut se lire dans l'utilisation par la direction de nombreux exemples d'accidents à des fins pédagogiques, qui viennent illustrer les consignes distribuées par écrit (25).

Le directeur général de l'exploitation et des services techniques, Louis Bacqueyrisse, est aussi à l'origine de la création en juin 1924 d'un laboratoire de psychotechnique, piloté par Jean-Maurice Lahy et dont les objectifs sont doubles : réduire la consommation électrique des tramways et diminuer les accidents survenant sur le réseau d'autobus (Passalacqua, 2014). Le développement de méthodes psychotechniques pour l'embauche des nouveaux machinistes, puis pour le suivi de leur aptitude au long de leur carrière est l'un des phénomènes majeurs de la politique de l'entreprise au cours des années 1920 et constitue un exemple pionnier dans le monde du travail. Cette dynamique s'est appuyée sur des éléments issus de l'exploitation, c'est-à-dire sur le recueil de données d'accidents devenues indispensables pour éclairer les choix. Le laboratoire a pu disposer de données précises pour identifier les situations d'accident. Réciproquement, les retours du terrain ont joué en la faveur de cette structure nouvelle, puisqu'il est rapidement apparu que les méthodes psychotechniques permettaient de réduire les taux d'accidents (Lahy, 1927). En ce sens, le système de collecte de données a permis de confirmer les orientations de la politique de prévention mise en œuvre par la STCRP.

Ces données demeuraient toutefois assez sommaires. Il ne s'agissait que de taux rapportant le nombre d'accidents à des indicateurs simples : distance totale parcourue, nombre total

de machinistes, nombre de véhicules, etc. Ce n'est qu'au cours des années 1950 qu'un seuil de complexité d'analyse a été franchi.

### La RATP et l'engouement mécanographique

L'accentuation de l'approche statistique par la RATP se justifie d'abord par le nombre très élevé des dossiers d'accidents, de 10 000 à 20 000 dossiers par an (26). Elle reflète également une mentalité techniciste, qui se trouve renforcée par l'adoption progressive de nouveaux outils permettant un traitement massif des données. Ce cadre prend comme hypothèse sous-jacente que l'accident est un phénomène éminemment quantifiable et sujet à des statistiques, premier pas vers l'idée que l'accident est un élément qu'une rationalité suffisante peut supprimer. Une idée que portait en germe le laboratoire de psychotechnique de la STCRP.

La CMP puis la RATP confie la production de ces données aux services de l'exploitation. En leur sein, affecté au service des études d'exploitation, l'inspecteur Guignot pilote pendant plusieurs années la mise en forme des statistiques annuelles, au moins à partir de 1947. Ce positionnement traduit l'idée que la politique de prévention doit être conduite au plus près de l'exploitation. Le service des études et de l'exploitation du réseau routier se doit de répondre également aux sollicitations ponctuelles de la direction générale ou d'un autre service de l'entreprise, en particulier du laboratoire de psychotechnique, qui dépend de la direction du personnel et formule des demandes de « renseignements habituels » (27) au cours des années 1950.

Mais la RATP se distingue des exploitants précédents par la mise en place précoce de méthodes permettant de développer une connaissance statistique poussée des accidents (28). Trois facteurs se combinent probablement pour expliquer cette évolution. D'une part, la croissance du nombre d'accidents, qui dépasse le niveau d'avant-guerre dès 1950, incite les cadres à mieux les connaître, dans un contexte où la question de la sécurité routière s'inscrit peu à peu à l'agenda, comme en témoigne la création de la Prévention routière en 1949.

D'autre part, le développement d'outils nouveaux permet d'interroger différemment des données qu'il n'était jusqu'alors pas envisageable de croiser. Ainsi, l'adoption de méthodes mécanographiques, à partir de juillet 1951 (29), permet la publication d'un premier véritable rapport annuel en 1952 qui présente des données plus élaborées que celles habituellement

produites, comme la répartition dans le temps et l'espace des accidents. Enfin, il est aussi possible que la culture de sécurité propre à l'exploitation ferroviaire imprègne un réseau routier désormais inféodé au métro, puisque les principaux dirigeants de la RATP sont issus du ferré.

Ces nouveaux outils permettent d'obtenir des statistiques très détaillées à partir de 1959. Elles croisent notamment la fréquence des accidents avec les caractéristiques des machinistes (temps de conduite, âge...), ce qui suppose des outils plus puissants. Du fait de l'existence de nouvelles méthodes, de nouvelles questions peuvent trouver des réponses. Les analyses de corrélation supposée entre diverses données permettent par exemple de déceler un lien entre-temps de conduite et taux d'accidents.

Il semble que l'outil ait dès lors fait basculer les enjeux de pouvoir liés à l'accidentologie au sein de l'entreprise. Au début des années 1960, le traitement statistique est transféré vers le service de la mécanographie, dépendant des services centraux comptables et financiers. Dès lors se met en place un système interne de circulation d'informations. L'exploitation envoie au service central des fiches normalisées reprenant les données de chaque accident. Ce dernier les enregistre et produit des statistiques permettant d'alimenter les tableaux de bord mensuels et rapports annuels ou de répondre aux demandes ponctuelles des services, en particulier de ceux de l'exploitation, qui gardent, par ailleurs, une petite capacité de production de données statistiques simples. Il y a donc pour l'essentiel décorrélation entre la fonction de producteur de statistiques et celle d'utilisateurs de ces données, qui étaient jusqu'alors regroupées au sein des services d'exploitation.

Cette logique est d'ailleurs renforcée par le développement de l'informatique au cours des années 1970-1980. Cette centralisation alimente trois utilisations des données. Premièrement, elle autorise la production de données toujours plus complexes, les notes produites par le service en charge des statistiques n'hésitant pas à présenter des modèles mathématiques assez poussés à partir des années 1970. Il obtient par exemple des résultats chiffrés sur une corrélation entre nombre d'accidents et embauche de jeunes machinistes (30). Au-delà de la constitution de données utiles à la rédaction du rapport annuel, les statistiques peuvent ainsi devenir un outil de pilotage de l'entreprise. Deuxièmement, elle offre un suivi systématique des agents et sert de système d'alarme en cas de difficulté spécifique. Ainsi, dans les années 1980, les machinistes qui

comptent plus de 5 accidents aux 1000 heures de conduite et qui ont effectué au moins 800 heures dans l'année sont signalés au Centre d'instruction et de perfectionnement, l'héritier du laboratoire de psychotechnique (31). En s'éloignant de l'exploitation et des relations quotidiennes entre le machiniste et son encadrement, les statistiques ouvrent ainsi une voie d'objectivation des compétences professionnelles de chaque agent et fournissent à son encadrement des leviers nouveaux. Troisièmement, de telles statistiques centralisées peuvent aussi plus aisément devenir des ressources utiles à la politique globale de l'entreprise, comme lorsqu'elles sont employées au cours des années 1970-1980 pour argumenter en faveur du déploiement des couloirs réservés aux autobus, qui améliorent la régularité et la vitesse mais aussi la sécurité.

Cet engouement mécanographique puis informatique s'opère dans un contexte d'entreprise marqué par une domination de l'ingénierie ferroviaire, dont le penchant pour l'utilisation d'outils perçus comme des aides rationnelles au pilotage est fort. Il masque toutefois des limites intrinsèques du traitement statistique engagé au sein de la RATP.

### Des limites de la statistique

Par nécessité, le traitement statistique entraîne des simplifications et des formes de modélisation de situations complexes survenues sur la voirie. Les données recueillies doivent être utilisables, d'où le développement de comptes rendus d'accidents particulièrement exhaustifs fondés sur une série de questions types. Mais permettent-ils de coder toute situation ? Comment permettent-ils de gérer les probables différences d'appréciation entre deux agents, rapportant sur deux accidents pouvant différer par bien des circonstances ? Nous retrouvons ici le développement d'une mentalité techniciste, probablement en partie héritée du succès de l'approche psychotechnique, qui se pense capable de tout prévoir, même l'imprévisible qui semble pourtant caractériser le plus souvent l'accident.

Le dispositif statistique dont la RATP se dote s'avère pourtant extrêmement puissant, puisqu'il permet de vérifier nombre d'intuitions des cadres d'exploitation sur le lien existant entre un paramètre donné et le taux d'accidents (temps de conduite, ancienneté des machinistes). Il paraît cependant bénéficier d'une confiance un peu trop importante, dans la mesure où il se fonde sur des informations dont la fiabilité n'est pas assurée. Le questionnaire extrêmement détaillé qui doit être rempli lors d'un accident laisse perplexe alors même que les informations

contradictoires sont fréquentes et que le personnel impliqué doit souvent veiller à l'organisation des secours et à la poursuite de l'exploitation plus qu'au recueil d'informations.

Certaines études montrent aussi leurs limites. Ainsi, si nous pouvons constater un développement des méthodes statistiques à partir des années 1950 et jusque dans les années 1980, il semble que ces dernières connaissent un recul dans leur exhaustivité. Il s'agit de reconnaître que les accidents sont, pour partie, dus à des causes que la statistique ne sait pas traiter ou dont les données échappent à la RATP. Ainsi, une note de 1973 affirme qu'« en ce qui concerne les accidents, qui résultent le plus souvent des aléas de la circulation et des difficultés plus ou moins grandes des itinéraires des lignes, [la RATP a] renoncé à tenir des statistiques par type de matériel car elles n'apportaient pas d'enseignements significatifs » (32). Sans renier la valeur de la donnée statistique, il semble donc que la RATP ait compris qu'elle ne devait pas l'interpréter au-delà de ses limites intrinsèques. Limites qui lui sont fixées, pour partie, par son mode de recueil et de traitement d'une information à qui l'aspect chiffré donne un caractère faussement irréfutable.

Enfin, ce qui pourrait être perçu comme une limite des statistiques, le fait qu'elles masquent les situations particulières, peut toutefois être aussi utilisé comme un atout, par exemple dans la communication que l'exploitant en fait. Au moins depuis 1938, les contrôleurs de l'activité de l'exploitant, en dernier lieu les élus, disposent le plus souvent de chiffres donnés et traités par l'exploitant lui-même dans la limite de ce qui lui est légalement demandé et de ce qu'il accepte de communiquer (33). Mais le manque de transparence peut conduire à des rumeurs. Ainsi, en va-t-il de celle selon laquelle 166 accidents ont été provoqués par des malaises de machinistes en 1950, alors que ce type d'accident est extrêmement rare (34).

L'exploitant peut se trouver dans une position délicate lorsqu'il est amené à communiquer ses données en matière d'accidents. Lorsqu'il s'agit de partager ses chiffres bruts, la RATP est néanmoins plutôt généreuse. Des années 1950 aux années 1970, elle répond favorablement à diverses demandes sur le sujet (35), même lorsque le taux d'accidents est en hausse. Toutefois, elle se contente de communiquer des chiffres bruts. L'interlocuteur ne dispose pas nécessairement des moyens statistiques pour les traiter et ne parvient pas aisément à leur donner un sens. Ainsi, lorsque la RATP est sollicitée par un établissement de formation professionnelle pour établir un lien entre-temps de conduite d'un machiniste et nombre d'accidents, la

réponse est moins directe (36) : les données ne sont communiquées qu'un an et demi après la demande ! Elles sont d'une complexité importante et la lettre d'accompagnement se borne à indiquer qu'il n'y a pas de corrélation entre le temps de conduite et le nombre d'accidents. Mais la direction a-t-elle intérêt à montrer qu'un machiniste qui conduit trop provoque plus d'accidents ? Ou, plus délicat encore, qu'il faut augmenter le temps de conduite pour réduire le taux d'accident, ce qui est plutôt le sens des résultats obtenus à ce sujet dès les années 1960 (37) ? L'une ou l'autre de ces affirmations serait probablement trop sensible dans le contexte d'une entreprise soumise à un fort regard de l'opinion publique et à des tensions récurrentes entre la direction et les syndicats sur les conditions de travail. Là encore, l'exposition publique pose question.

## CONCLUSION

Ainsi, l'accident d'autobus est-il un sujet aux multiples enjeux pour l'exploitant parisien. Comme l'illustre le cas du 175, l'accident vient cristalliser une situation par définition problématique et révéler les différentes sphères impliquées dans le fonctionnement d'un tel réseau. Les spécificités d'un réseau d'autobus jouent ici dans le sens d'une acuité particulière des enjeux d'exposition publique de l'activité, de poids du risque humain et d'interférence de facteurs extérieurs à l'exploitation. Ces caractéristiques expliquent sans doute la diversité des formes d'informations produites à partir des situations d'accident, ainsi que la multiplicité des acteurs et des temporalités d'analyse, au sein de l'entreprise exploitante comme à l'extérieur. Les enjeux médiatiques et de communication vis-à-vis des tutelles politiques et administratives se trouvent ici particulièrement mis en lumière et expliquent l'attention spécifique de l'exploitant sur les dispositifs d'alerte et de collecte, dès les années 1920.

Ces pluralités d'informations conduisent à une pluralité de leurs usages, qui viennent se superposer. D'abord ponctuelles mais déjà complexes, comme celles liées à un seul accident qui suivent toute sa carrière l'agent impliqué, les informations se muent en une masse à laquelle des traitements statistiques de plus en plus élaborés permettent de donner un sens, en fonction des interrogations d'une époque. Les outils disponibles ont ici joué un rôle-clé dans la constitution d'un appareil statistique efficace, à partir des années 1950, mais le contexte intellectuel ouvert par l'interaction entre collecte de données et mise en place de méthodes psychotechniques dès les années 1920 a

favorisé la mise en œuvre de ces outils. Ainsi, si la STCRP a été l'entreprise la plus en avance en France dans le développement de méthodes psychotechniques en vue de réduire le taux d'accident, le traitement de l'information a permis la validation de ces méthodes et leur inscription sur le temps long dans les pratiques habituelles de l'encadrement de l'exploitant. Il y a eu semble-t-il un effet de renforcement entre les approches psychotechniques et les approches statistiques qui conduit à faire l'hypothèse que l'accident isolé est difficile à anticiper, prévoir, connaître et traiter, tandis que la masse d'accidents, comme le nombre d'agents, offre des terrains sur lesquels les méthodes quantitatives présentent une efficacité plus visible et

contrôlable. La dualité des archives, qui retracent aussi bien des accidents ponctuels majeurs que des traitements quantitatifs de séries d'accidents illustre ces deux facettes entre lesquelles l'information, avec ses défauts et ses partis pris, fait le lien.

*Arnaud Passalacqua est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris Diderot (ICT/LIED). Ses travaux portent sur l'histoire des mobilités urbaines en Europe. Parmi ses dernières publications, citons Flonneau M., Laborie L. & Passalacqua A. (dir.), 2014, Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité, Rennes : Presses universitaires de Rennes. arnaud.passalacqua@m4x.org*

## NOTES

- (1) Ce sont les cartons ARATP, 1R 81 à 1R 86.
- (2) Carton ARATP, 1G 2.
- (3) Lettre du préfet de la Seine à l'administrateur provisoire de la CMP du 31 juillet 1947 (ARATP, 1R 82).
- (4) Les informations qui suivent sont issues des dossiers de ces deux agents conservés par les archives de la RATP mais soumis à une condition d'anonymat.
- (5) Dossier personnel de l'agent.
- (6) Dossier personnel de l'agent.
- (7) Questionnaire de l'Union des voies ferrées pour la XII<sup>e</sup> Assemblée générale technique tenue à Nice en mai 1956 (ARATP, 1R 84).
- (8) Note 20099 du 4 février 1983 (ARATP, 1R 85).
- (9) Note Y 2112 du 13 mai 1921 (ARATP, 1R 82).
- (10) Circulaire DGEST 29 du 20 juin 1930 (ARATP, 1R 82).
- (11) Lettre de l'administrateur provisoire de la CMP au préfet de la Seine du 8 août 1947 (ARATP, 1R 82).
- (12) Note REM 1280 du 1<sup>er</sup> décembre 1953 (ARATP, 1R 82).
- (13) Ainsi, une note de la STCRP du 18 mai 1940 donne pour consignes de ne pas signaler aux mairies locales les accidents survenus dans le cadre de missions sous l'autorité militaire mais de les faire remonter en interne (ARATP, 1R 82).
- (14) *Le Petit Journal. Supplément illustré*, 2 juin 1907.
- (15) « Le préfet est responsable des accidents de l'avenue Wilson », section de la Plaine-Saint-Denis du Parti communiste français, décembre 1950 (ARATP, 1R 81).
- (16) Antoine Pinay (1891-1994), président du Conseil libéral du 8 mars au 23 décembre 1952.
- (17) *Saint-Denis Républicain* du 7 novembre 1952.
- (18) Note REM 1280 du 1<sup>er</sup> décembre 1953 (ARATP, 1R 82).
- (19) Note 387 du 18 juin 1948 (ARATP, 1R 82).
- (20) Circulaire DE 5145 du 21 décembre 1942 (ARATP, 1R 82).
- (21) Aide-mémoire REM de septembre 1957 (ARATP, 1R 82).
- (22) Note STCRP sans date (ca. 1927) (ARATP, 1R 83).
- (23) Circulaire du 16 novembre 1938 (ARATP, 1R 83).
- (24) Note de service du 5 novembre 1921 (ARATP, 1R 82).
- (25) Circulaire 2 du 2 janvier 1923 (ARATP, 1R 82).
- (26) Statistiques annuelles de la RATP.
- (27) Note REC 6280 du 29 juin 1959 (ARATP, 1R 85).
- (28) Note DTE 1661 du 4 août 1950 citée dans la note REE 2654 du 7 février 1951 (ARATP, 1R 83).
- (29) La mécanographie est une méthode de traitement de données permettant de réaliser des opérations arithmétiques simples à partir de cartes perforées contenant des informations codées. Cette méthode, introduite en France dès avant la guerre par IBM et Bull notamment, connaît un fort développement au cours des années 1950.
- (30) « Évolution des accidents de circulation et de service. Influence des caractéristiques d'âge de la population machiniste. », RATP, 24 novembre 1983 (ARATP, 1R 85).
- (31) Note 20099 du 4 février 1983 (ARATP, 1R 85).
- (32) Lettre du directeur général de la RATP au secrétaire général de l'UITP du 23 mars 1973 (ARATP, 1R 85).
- (33) La lettre REM 9154 du 12 juin 1951 du directeur des travaux neufs et des approvisionnements au directeur du contrôle de l'administration préfectorale montre de façon explicite comment l'information circule d'abord en interne à la RATP avant d'être fournie aux services de contrôle et aux élus sur leur demande (ARATP, 1R 83).
- (34) Lettre du directeur-adjoint de la RATP au préfet de Police du 19 mars 1952 (ARATP, 1R 84).
- (35) Voir les cartons ARATP, 1R 84 et 1R 85.
- (36) Demande de l'AFT de décembre 1983 et réponses successives de la RATP (ARATP, 1R 85).
- (37) Étude sur les accidents entre 1959 et 1963 du 10 novembre 1969 (RATP, 1R 86).

## BIBLIOGRAPHIE

- ALBERT P., 2010, *Histoire de la presse*, Paris : Presses universitaires de France.
- AMBROISE-RENDU A.-C., 2004, *Petits récits des désordres ordinaires. Les faits divers dans la presse française des débuts de la III<sup>e</sup> République à la Grande Guerre*, Paris : Seli Arslan.
- BERNARDIN S., 2014, *La fabrique privée d'un problème public. La sécurité routière entre industriels et assureurs aux États-Unis (années 1920 à 2000)*, Thèse de doctorat en science politique, sous la direction de Michel Offerlé, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.
- CASTAGNINO F., 2016, Surveiller par les bases de données : construction et gestion des faits de sécurité et de sûreté dans le milieu ferroviaire, *Sociologie du travail*, n° 58, p. 273-295.
- DESBOIS H., STECK B., ZEMBRI P. (sous la direction de), 2010, Sécurité et sûreté des réseaux, *Flux*, 2010/3 (n° 81).
- DONIOL-SHAW G., FOOT R., 2006, La dérive d'un dispositif de sécurité : de l'homme mort à l'homme incertain, *Terrains & Travaux*, n° 11, p. 16-35.
- ESBESTER M., WETMORE J. M. (eds), 2015, (Auto)Mobility, Accidents, and Danger, *Technology and Culture*, vol. 56, n° 2.
- FOOT R., 2005, Faut-il protéger le métro des voyageurs ? Ou l'appréhension du voyageur par les ingénieurs et les conducteurs, *Travailler*, n° 14, p. 169-206.
- HAMELIN F. (sous la direction de), 2008, *Les radars et nous. Regards croisés sur l'acceptation du contrôle automatisé des vitesses par les Français*, Paris : L'Harmattan.
- JOSEPH I., 1995, Le temps partagé : le travail du machiniste-receveur, in Joseph I., Jeannot G. (dir.), *Métiers du public. Les compétences de l'agent et l'espace de l'utilisateur*, Paris : CNRS Éditions, p. 63-83.
- LAGARRIGUE L., 1956, *Cent ans de transport en commun dans la région parisienne*, Paris : RATP.
- LAHY J.-M., 1927, *La Sélection psychophysique des travailleurs : conducteurs de tramways et d'autobus*, Paris : Dunod.
- MARGAIRAZ M., 1989, *Histoire de la RATP*, Paris : Albin Michel.
- MOGUEN-TOURSEL M., 2007, Emergence and Transfer of Vehicle Safety Standards: Why We Still Do Not Have Global Standards, *Business and Economic History On-Line*, [Online] (accessed 17 October 2017) Available at: <https://www.the-bhc.org/sites/default/files/moguen-toursel.pdf>
- ORSELLI J., 2012, *Usages et usagers de la route. Requiem pour un million de morts : 1860-2010*, Paris : L'Harmattan.
- PASSALACQUA A., 2014, Les autobus parisiens et le développement pionnier de la psychotechnique : Jean-Maurice Lahy à la STCRP, années 1910-années 1920, *Cahiers de RECITS*, n° 10, p. 89-107.
- REVEL J. (sous la direction de), 1996, *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris : Gallimard.
- RIBEILL G., 1983, Des obsessions de l'État aux vertus des lampistes : aspects de la sécurité ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle, *Culture technique*, n° 11, p. 287-297.
- VAN BOUQUE D., 1991, *Les Autobus parisiens*, Paris : Alcine.

**Résumé – Arnaud Passalacqua – « Le 175 tombe sur la berge de la Seine – 3 morts » : circulation d'informations, gestion du risque et prévention sur le réseau d'autobus parisien (1920-1980)**

En se fondant sur l'analyse microhistorique d'un accident grave survenu en 1947, cet article met en avant les enjeux de la gestion des accidents sur le réseau d'autobus à Paris, des années 1920 aux années 1980. Face à d'autres systèmes de transport, l'autobus présente la spécificité d'être à la fois un système lié à un exploitant marqué par des logiques industrielles et l'un des systèmes évoluant sur un espace public partagé avec bien d'autres. Cette configuration explique que le rôle de l'information dans ce secteur soit crucial, bien qu'elle soit difficile à élaborer. L'article suit ces enjeux d'information pour comprendre comment coexistent différentes façons de formuler, d'analyser et d'utiliser les données d'accidents. D'abord, elles visent l'établissement des responsabilités de l'accident et alimentent les éventuelles procédures qui s'ensuivent. Puis, une fois démultipliées par le nombre d'accidents survenant sur le réseau, elles permettent d'estimer l'ampleur et la nature de ces accidents. Enfin, elles sont à la base de la politique de prévention, qui peut y chercher les points d'amélioration et y lire les effets de ses interventions. Ces pluralités d'informations conduisent à une pluralité de leurs usages, qui viennent se superposer. Les outils disponibles ont joué un rôle-clé dans la constitution d'un appareil statistique efficace, à partir des années 1950, mais le contexte intellectuel ouvert par l'interaction entre collecte de données et mise en place de méthodes psychotechniques dès les années 1920 a favorisé la mise en œuvre de ces outils. Il y a eu un effet de renforcement entre les approches psychotechniques et les approches statistiques qui conduit à faire l'hypothèse que l'accident isolé est difficile à anticiper, prévoir, connaître et traiter, tandis que la masse d'accidents offre des terrains sur lesquels les méthodes quantitatives présentent une efficacité plus visible et contrôlable.

Mots-clés : accidents, autobus, traitement de l'information, prévention, transport public

**Abstract – Arnaud Passalacqua – “The 175 falls on the banks of the Seine – 3 dead”: information flow, risk management and prevention in the Parisian bus network (1920-1980)**

Based on a microhistoric analysis of a serious accident in 1947, this paper sheds light on the challenges of accident management on the bus network in Paris, from the 1920s to the 1980s. Contrary to many transport systems, the bus has the specificity of being both a system linked to an operator marked by industrial logics, and one of the systems evolving in a shared public space with many others. This configuration explains why the role of information in this sector is crucial, although it is difficult to collect. The paper follows these information challenges to understand how different ways of formulating, analyzing and using accident data coexist. First, they aim to establish the responsibilities of the accident and feed any subsequent procedures. Then, once multiplied by the number of accidents occurring on the network, they make it possible to estimate the extent and nature of these accidents. Finally, they are at the base of prevention policy, which can use them for areas of improvement and measure the effects of interventions. These pluralities of information lead to a plurality of their uses, which are superimposed. The available tools played a key role in the establishment of an effective statistical apparatus from the 1950s onwards, but the intellectual context opened by the interaction between data collection and the implementation of psychotechnical methods from the 1920s onwards promoted their implementation. There has been a reinforcing effect between psychotechnical approaches and statistical approaches that leads to the hypothesis that the isolated accident is difficult to anticipate, predict, know and treat, while the mass of accidents opens the way to quantitative methods with a more visible and controllable efficiency.

Keywords: accidents, bus, data processing, prevention, public transport