

# Aux origines du code de la route (1842 - 1921)

Jean Orselli ; IGPC ; CGPC 3<sup>e</sup> section, [jean.orselli@equipement.gouv.fr](mailto:jean.orselli@equipement.gouv.fr)

*Jean Orselli est ingénieur général des ponts et chaussées, membre permanent de la III<sup>e</sup> section du Conseil général des Ponts et Chaussées. Il est l'auteur de nombreux ouvrages et articles dans le domaine des transports, de l'exploitation et de la sécurité routière. Il travaille actuellement à une thèse d'histoire sur « Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000) ». Le présent article reprend la conférence donnée, sous l'égide du comité d'histoire, par Jean Orselli le 16 juin 2005, sous le même titre : « Aux origines du code de la route (1842-1921) ». Il résume les grandes lignes qui se dégagent de la première partie de sa thèse, qui part des origines de la circulation mécanique sur route pour aboutir à 1921, date de la promulgation du Code de la route commun à la bicyclette, à l'automobile et à la circulation attelée, et qui marque le début de la chute brutale et de la quasi-disparition de cette dernière.*

Le Code de la route est né sous la forme d'un décret le 27 mai 1921. Comme tout code, il rassemblait - « codifiait » - un certain nombre de textes existants, qui concernaient la police du roulage et des messageries publiques, les bicyclettes, les « locomotives routières » et les automobiles. On avait envisagé d'insérer aussi dans le Code de la route les règles anciennes concernant la protection de la voirie, mais cela ne se fit pas<sup>1</sup>. Une volonté affichée, durant la 1<sup>re</sup> phase d'élaboration du Code (1909-1912), était de conserver l'essentiel de ces différents textes. En conséquence, on doit donc considérer le Code de la route du 27 mai 1921 comme un objet extrêmement déterminé par l'histoire. C'est cette histoire que nous allons présenter.

## 1 • CIRCULATION ET ACCIDENTS

Le sentiment d'une « route vidée par le chemin de fer » prévaut à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Toutefois, un examen attentif des trafics oblige à nuancer fortement cette appréciation.

Le chemin de fer est bien plus développé qu'aujourd'hui, mais ne peut pas jouer le rôle des routes. Ainsi, dans le département de la Haute-Saône<sup>2</sup>, il y a 5 directions de chemin de fer à partir de Vesoul, le chef-lieu, et 7 à partir de chacune des sous-préfectures, Lure et Gray. La longueur des chemins de fer y est de 700 km, contre 334 km de routes nationales

<sup>1</sup> Toutefois, la Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets, du 30 mai 1921, leur présentant le décret du 27 mai, leur rappelle les principales dispositions concernant la protection de la voirie. In Journal Officiel, 31 mai 1921.

<sup>2</sup> C'est ce département qui sert d'exemple dans la Circulaire d'instructions pour le recensement routier de 1884.

### Page 33

<sup>1</sup> Le mot apparaît tardivement, vers 1890, calqué sur « automobile » ; on parle plutôt de « circulation attelée ».

<sup>2</sup> On dispose d'un recensement sur les routes départementales cohérent avec ceux des routes nationales, ainsi que des longueurs des divers réseaux et des recensements fiscaux des véhicules et des animaux affectés à la traction. Les feuilles de comptage conservées dans les archives de province permettent de passer de façon assez vraisemblable des trafics en « colliers » aux trafics en véhicules. Il est donc possible de reconstituer l'évolution des trafics.

# LA VÉRITÉ

SUR LES  
**ACCIDENTS DE LA LOCOMOTION**  
**STATISTIQUE**  
Du Département de la Sarthe  
Du 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1907, au 31 janvier 1908  
(4 MOIS)

| CHEVAL                           |    | AUTOMOBILE                       |       |
|----------------------------------|----|----------------------------------|-------|
| Nombre d'accidents. . . . .      | 89 | Nombre d'accidents. . . . .      | 5     |
| Nombre de <b>MORTS</b> . . . . . | 15 | Nombre de <b>MORTS</b> . . . . . | Neant |
| Nombre de blessés. . . . .       | 84 | Nombre de blessés. . . . .       | 5     |

*Nota. — Les civiis déballés de tous ces accidents, enregistrés par commune et par date, sont à la disposition du public tous les jours, sauf le dimanche, de 9 heures à midi et de 2 heures à 7 heures, au Secrétariat de l'Automobile-Club de la Sarthe, 7, Boulevard Beau-Louveau, Le Mans.  
Le Secrétaire Général : G. DURAND.*

|   |  |
|---|--|
| <b>En 1906</b><br>Année pendant laquelle le Grand-Prix de l'A.C.F.<br>s'est disputé sur le Circuit de la Sarthe.<br>Il n'y a pas eu dans la Sarthe<br><b>UN SEUL ACCIDENT MORTEL</b><br><b>d'AUTOMOBILE</b> | <b>Chaque Année</b><br><b>LE CHEVAL</b><br><b>Y tue en moyenne 50 Personnes</b><br>ET EN<br><b>Blesse grièvement plus de 250</b> |
|---|--|

Le Département de la Sarthe comptant **58.000 chevaux**, pour un total de **4.521.000**

## La LOCOMOTION HIPPIOMOBILE

À donc à son actif, pour la France entière.  
l'effrayant hécatoombe annuelle et moyenne de :

# 3.900 MORTS! 19.500 BLESSÉS!

Affiche éditée par l'Automobile-Club de la Sarthe.

Bibliothèque du TCF au Trocadéro  
(photo J. Orselli)

vers 1900. Mais, le réseau routier compte plus de 5 000 km : c'est lui qui assure la desserte fine du département.

Il faut donc faire un effort pour se représenter la circulation sur les routes au moment où l'automobile naît, dans les dernières années du

19<sup>e</sup> siècle. Elle est pourtant bien connue, grâce à des « recensements » périodiques, faits tous les 5 à 7 ans sur les routes nationales depuis 1845. En fait, on compte des « colliers », c'est-à-dire le nombre des animaux de trait, ce qui donne une idée du poids des voitures, car ce que l'on cherche à déterminer est le poids de la circulation, principale cause de l'usure des routes. Les voitures sont classées en plusieurs catégories correspondant chacune à un poids moyen par collier. On peut cependant reconstituer correctement la circulation hippomobile<sup>1</sup> en véhicule.km à partir des diverses données disponibles<sup>2</sup>.

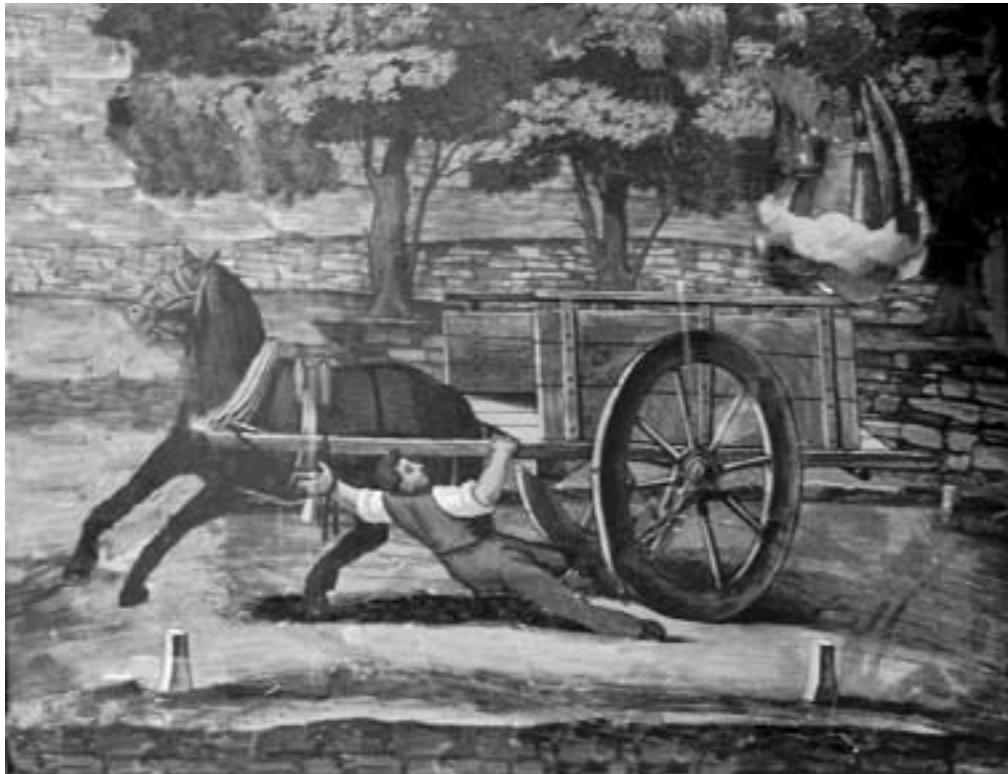
La circulation hippomobile sur l'ensemble des réseaux a augmenté entre 1864 et 1903 de 9,6 milliards de véhicule.km à 13,7 (12 en 1894) malgré l'essor du chemin de fer, et se compose de 1,5 % de voitures de transports en commun, 38,5 % de véhicules de transport marchandises chargés, 13 % de véhicules de marchandises vides, et 47 % de « voitures particulières ». Il y a 1,6 millions de « voitures particulières » attelées vers 1900 et leur trafic a presque doublé de 1864 à 1903. Ce vaste marché en développement est prêt à accueillir l'automobile.

Malgré cette croissance, les routes nous paraîtraient vides : sur les 38 000 km de routes nationales, le débit moyen est de 30 véhicules par jour et par sens. Soit environ deux véhicules à l'heure par sens durant le jour. En l'an 2000, le trafic est environ 40 fois plus élevé qu'en 1900.

Malgré cette faible circulation attelée, le nombre d'accidents est très élevé. Le chiffre officiel (certainement sous-estimé) avoisine les 1 500 tués « sur le coup » par an <sup>1</sup>. En fait, il n'existait pas de statistiques officielles détaillées sur les accidents de la circulation attelée traditionnelle.

L'administration ne se désintéressait cependant pas de la sécurité dans les transports. Dans le cas du chemin de fer français, on pourrait parler d'une « emprise omniprésente de la sécurité [...] qui le distinguera durablement des modèles plus libéraux anglais ou américain. <sup>2</sup> » Le ministère faisait des enquêtes sur chaque accident, tenait et publiait des statistiques

**L'accident du charretier.** Ex-voto à Notre-Dame de Laghet (Alpes-Maritimes). (photo J. Orsell)



précises. Nonobstant, le nombre de tués sur le coup sur les chemins de fer croîtra jusque vers 1 000 par an en 1910-1913.

En fait, la société entière avait le sentiment d'une fatalité des accidents dus au cheval, animal imprévisible et dangereux, qui s'emballa, ou réagit mal lors des incidents. Ce qui explique le peu d'intérêt du ministère des travaux publics pour le relevé et l'analyse des accidents de la route.

Pourtant, on a une connaissance détaillée des accidents de la circulation grâce à une « enquête » faite en fin 1903 <sup>3</sup>. Il n'y a que 18 000 automobiles et 23 000 « motocycles », dont 15 000 motocyclettes. La « circulation mécanique » est donc encore peu développée,

<sup>1</sup> En 1908, l'Automobile Club de la Sarthe tenait des statistiques locales et estimait le nombre de tués dus à la circulation hippomobile à 3 900 morts par an pour l'ensemble de la France. Mais, il semble avoir tenu compte des tués dus à l'utilisation des animaux de trait dans l'agriculture, ce qui expliquerait ce chiffre beaucoup plus élevé.

<sup>2</sup> Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire, 1832-1870*, pages 273-281. Le rapport sur l'Ordonnance du 15 novembre 1846, premier règlement ferroviaire, comporte 13 fois le mot accident et 20 fois des termes apparentés.

<sup>3</sup> Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles*, 58 pages, 1904. L'enquête a duré du 1<sup>er</sup> septembre au 15 octobre 1903.

et la quasi-totalité des accidents relevés est due à la circulation traditionnelle des véhicules attelés, des tramways et chemins de fer sur route et des bicyclettes (1 200 000 en fin 1903).

On ne peut rendre compte ici de la richesse de ces données. L'enquête donne des répartitions détaillées sur les « auteurs » (présumés) des accidents, les « causes » des accidents, ou encore sur les « victimes » classées en conducteurs, passagers, piétons et usagers d'un véhicule antagoniste.

Sur 1 613 « morts immédiates » au total en France calculées d'après l'enquête de 1903, 1 470 relevaient de la circulation de type ancien, vélocipèdes et tramways inclus. Les automobiles et motocycles n'y ajoutaient donc, en 1903, que 143 tués (soit 8,8 % du total).

Ces chiffres sont très élevés en valeur absolue. Pour le comparer au décompte des « tués à 6 jours », utilisé en France de 1967 à 2005, il conviendrait d'appliquer un coefficient multiplicateur de 1,38 au minimum <sup>1</sup>. Soit un total de 2 226 tués à 6 jours dont 2 028 pour la circulation traditionnelle. Il faudrait y ajouter les victimes dues au chemin de fer, 630 tués sur le coup par an en moyenne sur 1901-1905, soit 870 tués à 6 jours.

À population équivalente, on serait proche en 1903 des pertes humaines dans les transports en 2003, cent ans après, avec 4 683 tués à 6 jours en 1903 contre 6 000 en 2003 <sup>2</sup>.

Les tués sur la route sont dus d'abord à la circulation hippomobile pour 79,7 % (dont 22,3 % pour les véhicules de voyageurs et 57,4 % pour le transport de marchandises), aux tramways et chemins de fer sur route pour 6,1 %, aux bicyclettes pour 5,6 %, aux automobiles pour 6,6 % et aux « motocycles » pour 2 %.

Globalement la circulation hippomobile avait entraîné 1 260 tués en 1903, soit environ 102 tués par milliard de véhicule.km <sup>3</sup>. Mais, ce ratio global est très contrasté :

- ★ 57 tués par milliard de véhicule.km pour les véhicules particuliers (337 tués pour 5,91 milliard de véhicule.km),
- ★ 145 tués par milliard de véhicule.km pour les véhicules de transport de marchandises (923 tués pour 6,38 milliard de véhicule.km).

L'accident mortel typique est donc celui du charretier, à pied, se faisant écraser par son véhicule ; il représente plus de la moitié des tués de la circulation hippomobile.

Le rapport sur l'enquête de 1903 ne donne pas seulement des éléments chiffrés, mais permet d'avoir une idée des représentations que les contemporains se faisaient des accidents routiers. Les causes de l'accident des véhicules hippomobiles y sont très généralement imputées à l'imprévisibilité des animaux de trait. Cela témoigne de la perception très fataliste des accidents routiers, cause principale du désintérêt de l'administration pour la connaissance des accidents concernant la circulation hippomobile, contrairement à ceux des chemins de fer.

Vers 1903, on compte un mort par an pour 200 automobiles et un blessé par an pour 7. Les chauffeurs un peu expérimentés devaient avoir en 1903 une perception vécue du risque statistique, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Ce niveau initial, 6 fois plus élevé que celui pour la circulation attelée, en termes de tués par véhicule.km, va baisser rapidement avec l'amélioration des véhicules, la formation des conducteurs et l'habitude des autres usagers.

<sup>1</sup> Ce coefficient multiplicateur de 1,38 résulte des doubles décomptes faits en 1953 et 1967, lorsque l'on est passé successivement des tués à 24 heures aux tués à 3 jours puis aux tués à 6 jours. C'est certainement un minimum, car le recensement de 1903 est censé décompter des « morts immédiates » et non à 24 heures.

<sup>2</sup> Il y a en 1901, 38 961 945 habitants en France contre 59 millions en 2000. À population équivalente il y aurait eu  $2\,226 \times (59/39) = 3\,367$  tués/an à 6 jours auxquels il faut ajouter 1 315 tués en chemin de fer. Soit un total de 4 682 tués à 6 jours contre environ 6 000 dans l'ensemble des transports terrestres en 2003.

<sup>3</sup> On comptait donc 102 tués par milliard de véhicules.km pour la circulation hippomobile vers 1900, contre 14 pour la circulation totale en 2000 (10 si l'on ne se réfère qu'aux accidents comportant une automobile ou un poids lourd).

## 2 • LES PREMIERS VÉHICULES À TRACTION MÉCANIQUE

Les premières locomotives des années 1810-1820 hésitaient entre la route et le rail. Il y eut, dans les années 1830, des essais de lignes régulières de transport en commun sur route, en France et en Grande-Bretagne. Citons, entre autres, les « diligences à vapeur » Londres-Bath en 1829, qui permettaient de diviser par deux le temps de trajet, des lignes d'autobus à Londres en 1833-1836, la ligne de la place du Carrousel à Paris à Versailles en 1835. Mais ces tentatives furent éphémères, car la « voie ferrée » se révéla vite plus compétitive. D'autre part, en Grande-Bretagne, elle suscitèrent vite des politiques dissuasives de la part des collectivités locales, basées essentiellement sur des péages prohibitifs et des interdictions de passage à des points stratégiques, ponts notamment. Ce rejet y aboutit finalement à une réglementation interdisant pratiquement ces véhicules routiers par des limitations de vitesse extrêmement basses, en 1861 et 1865. Le Red Flag Act de 1865 impose qu'un piéton porteur d'un drapeau rouge courre devant le véhicule pour avertir les autres usagers.

## 3 • LES TROIS SOURCES DE LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

Le Code de la route de 1921 est issu de trois sources réglementaires : la Loi sur la police du roulage et des messageries publiques de 1851, la réglementation des chemins de fer et la police de la circulation dévolue aux municipalités.

La loi sur la police du roulage et des messageries publiques du 30 mai 1851 abolissait les limites de poids et de largeur de jantes en vigueur avant 1851 qui visaient à limiter l'usure des routes<sup>1</sup>. Elle définissait aussi les pénalités et les personnels habilités à constater les infractions (Ponts et chaussées, service vicinal, gardes champêtres et gendarmes). Enfin, la loi et son décret d'application précisaient les conditions de l'exercice des transports publics.

Les prescriptions de son décret d'application du 10 août 1852, généralement héritées de règlements antérieurs, limitent la largeur du véhicule, la saillie des essieux, le nombre de chevaux, la circulation en cas de dégel et sur les ponts suspendus, etc.

Concernant la circulation, le décret interdit le stationnement, sauf nécessité, prescrit l'apposition d'une plaque signalétique, et oblige les conducteurs à se ranger à droite quand on croise un véhicule ou qu'on se laisse dépasser, ce qui était seulement « un usage » antérieurement.

Une deuxième source du Code de la route est la réglementation des chemins de fer. On peut prendre comme point de départ la Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer<sup>2</sup> du 11 juin 1842, qu'il est généralement convenu de retenir comme le véritable point de départ de leur réglementation. Celle-ci met en place diverses commissions qui élaboreront des dispositions administratives qu'on retrouvera dans le Code de la route.

En 1843, une ordonnance<sup>3</sup> répartit les rôles entre les départements et l'État (qui délivre les autorisations pour les liaisons interdépartementales), confie le contrôle des matériels et de leur sécurité au service des mines et confie le contrôle des itinéraires aux ponts et chaussées.

<sup>1</sup> Ces règlements inefficaces étaient contestés depuis longtemps, notamment par l'ingénieur des Ponts et chaussées Jules Dupuit, qui avait démontré par des expériences de terrain que le gain sur l'entretien des routes était bien plus faible que le surcoût que cela imposait aux entreprises de transport. En 1849, Dupuit est nommé rapporteur de la Commission du roulage et y présente en 1850 un rapport décisif.

<sup>2</sup> La loi de 1842 avait été précédée depuis 1832 de quelques textes qu'elle abroge totalement.

<sup>3</sup> Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux, 22 mai 1843.

## 4 • DU VÉLOCIPÈDE À LA BICYCLETTE : L'ÈRE DE LA « VÉLOPHOBIE »

Le vélocipède, apparu avec l'invention du « pédalier » par Pierre et Ernest Michaux en 1861, connaît une grande vogue à la fin du Second Empire.

La revue *Le Vélocipède illustré*, qui paraît de 1869 à 1872, montre que le vélocipède connut toutes les problématiques qui seront celles de l'automobile à ses débuts. La presse cycliste vit de la publicité et des courses qui connaissent un grand succès, avec un Paris-Rouen en 1869. Elle publie des renseignements sur les itinéraires praticables pour les cyclistes.

On prévoit que le vélocipède deviendra bientôt « L'omnibus du travailleur <sup>5</sup> ».

Des écoles se créent. Les associations de « vélocemen » se multiplient. On imagine des « vélocevoies » spécialisées avec des chaussées « en ciment ou en grès bitumineux » mieux adaptées au vélocipède que le macadam ou les pavés, tout en sachant que les administrations se refuseront à les financer (comme pour les autoroutes plus tard).

On accuse le vélocipède d'effrayer les animaux et la presse monte en épingle ses rarissimes accidents. Très rapidement se développent des « réglementations municipales » très répressives, « vélophobes » comme l'on dit à l'époque. Cela va jusqu'à obliger le cycliste à traverser à pied toute la commune, rase campagne incluse, en tenant son vélocipède à la main. À Paris, on dresse contravention aux cyclistes en vertu d'une ordonnance de 1862 « interdisant les jeux dans la rue ».

La première réglementation concernant le vélocipède est une ordonnance du préfet de police <sup>6</sup> de 1874 qui reconnaît que le vélocipède n'est plus simplement un objet de loisirs mais

En 1846, une ordonnance <sup>1</sup> crée le « certificat de capacité » avec un « examen » pour les mécaniciens conducteurs de locomotives, sur le modèle des certificats de capacité des mécaniciens de la marine. C'est lui qui donnera plus tard naissance au « permis de conduire ».

Un décret <sup>2</sup> de 1865 rénove l'ordonnance de 1842 et prévoit une réglementation spécifique pour les « locomotives routières », laquelle est prise par un arrêté <sup>3</sup> de 1866. La circulaire d'envoi du décret aux préfets insiste sur l'intérêt de ces nouvelles techniques, et précise que : « le développement de cette industrie doit se faire le plus librement possible, [...] tout en sauvegardant l'intérêt des passants et des riverains et la conservation des routes ».

La vitesse est fixée à un maximum de 20 km/h. Deux opérations administratives sont définies, sur le modèle des autorisations pour les chemins de fer :

- ★ une autorisation de mise en service du véhicule, délivrée par le service des mines,
- ★ une autorisation de l'itinéraire, puisqu'il convient de vérifier que les lourdes machines en question ne dégraderont pas les ouvrages d'art et les chaussées.

À la fin des années 1860, de nombreux véhicules à vapeur sont mis en service sous l'empire de cette réglementation des « locomotives routières » <sup>4</sup>.

Un véhicule célèbre du début des années 1870 est l'Obéissante de 1873 d'Amédée Bollée, autorisée par le ministre en 1875 à circuler dans neuf départements, sans autorisation d'itinéraire préalable du fait de son poids déjà limité (4 tonnes, dont 2,8 sur l'essieu arrière).

La troisième source de la réglementation est liée à la « police de la circulation » confiée aux autorités locales des départements et communes. On la voit en application pour les vélocipèdes.

<sup>1</sup> *Ordonnance portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, 15 novembre 1846.*

<sup>2</sup> *Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux, 25 janvier 1865.*

<sup>3</sup> *Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières, 20 avril 1866.*

<sup>4</sup> *Lotz fit des essais de lignes régulières Nantes-Niort et Nantes-Clisson en 1865, effectua un voyage Nantes-Paris en 1866, et établit une ligne Paris-Champigny en 1869. Larmanjat exploita une ligne entre Le Raincy et Montfermeil en 1868. Les locomotives routières Albaret circulèrent dans le Jura et le Nord de 1865 à 1867. Autres constructeurs : Gellerat, Cail, Feugères, Michaux, etc.*

<sup>5</sup> *In Almanach de la vélocipédie pour 1869, op. cit., titre d'un chapitre, page 88.*

<sup>6</sup> *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes, du 9 novembre 1874*

est devenu un moyen de transport utilitaire. Elle reste très contraignante, malgré les réclamations des cyclistes. Les réglementations municipales « vélophobes » se multiplient.

La « bicyclette », issue du vélocipède par l'invention de la transmission à chaîne à la fin des années 1880 <sup>1</sup>, connaît un développement explosif : de 50 000 environ en 1890 à un million en 1900. À la suite de campagnes de réclamations d'associations cyclistes, dont le Touring Club de France créé après d'autres en 1890, le gouvernement propose une réglementation <sup>2</sup> sous forme d'arrêtés départementaux types en 1896, avec les dispositions suivantes :

- ★ interdiction de circuler sur les voies énumérées en annexe de l'arrêté,
- ★ port d'un « appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres »,
- ★ port d'une lanterne allumée à l'avant la nuit,
- ★ port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur,
- ★ « allure modérée » dans les agglomérations, aux carrefours et tournants, interdiction de rouler en groupe et de couper les cortèges et troupes en marche,
- ★ se ranger à droite, dépasser par la gauche,
- ★ prescription aux cochers et cavaliers de « se ranger à leur droite à l'approche d'un vélocipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1,5 mètre »,
- ★ interdiction de circuler sur les trottoirs et espaces réservés aux piétons en agglomération (sauf si le vélo est tenu à la main), mais autorisation de les utiliser en rase campagne le long des routes pavées ou en réfection,
- ★ possibilité pour les maires d'interdire certaines voies par arrêté municipal dûment signalé, en plus des interdictions préfectorales,
- ★ annulation de tous les arrêtés préfectoraux et municipaux antérieurs.

De nouveaux règlements communaux vélophobes apparaissent rapidement, malgré les exhortations de l'Administration aux maires à « conserver l'unité de la réglementation ».

À cette époque, les cyclistes qui se sont multipliés, sont en butte à de nombreuses agressions, sans causes particulières, de la part des populations rurales méfiantes envers les étrangers à leur minuscule « terroir » <sup>3</sup>.

**La Revue du Touring-Club de France (Alliance des Touristes Cyclistes); août 1994. Bibliothèque du TCF au Trocadéro. (La Revue. Photo J. Orselli)**



**Le dog-cart à vapeur De Dion-Bouton de 1895, piloté par le comte de Chasseloup-Laubat avec Bouton.**  
*« Claude Baudry et de Dion », Images du passé, éd. Blondel de la Rougery (1926). (photo J. Orselli)*

#### Page 38

**1** Sans compter de nombreux autres perfectionnements : roulements à billes, roues à rayons métalliques en tension, cadre creux, allègement des roues, frein sur la jante, jantes en caoutchouc plein, puis pneumatiques, etc.

**2** Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 22 février 1896.

**3** Ces agressions font l'objet de pétitions et procès abondamment relatés par les revues cyclistes de l'époque.

#### Page 39

**1** Ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de la préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées, du 14 août 1893. La préfecture de police recouvre à peu près le département de la Seine.



## 5 • DE L'APPARITION DE « L'AUTOMOBILE » AU DÉCRET DE 1899

« L'automobile » se distingue des anciennes locomotives routière en ce qu'elle est un « véhicule à traction mécanique léger », qui concurrence les « voitures particulières hippomobiles ». Elle apparaît vers 1883 sous la forme de véhicules légers à vapeur, comme celui du comte de Dion en 1883, puis à moteurs à explosion ou électriques. En 1885, Gottlieb Daimler fait fonctionner une motocyclette, puis en 1886 une « victoria » quadricycle, avec un moteur à explosion de son invention qui équipa ensuite les premiers véhicules Panhard-Levassor en France.

Dès 1887, le Conseil général des Ponts et Chaussées est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'exiger une autorisation de l'itinéraire pour ces véhicules légers, qu'il appelle « voitures automobiles », signant ainsi la première apparition du terme dans le langage administratif. Le véhicule en question est une voiture à vapeur réalisé par la firme du comte de Dion, et Trépardoux et Bouton.

En 1893, une ordonnance du préfet de police **1**, approuvée par le ministre des travaux publics, définit des règles spécifiques aux véhicules légers :

- ★ un « autorisation de mise en circulation », établie par le service des mines vérifie la conformité du véhicule, et fait l'objet d'un « livret spécial d'autorisation » ;
- ★ il n'y a plus d'autorisation de circulation liée à l'itinéraire pour les véhicules de moins de 4 tonnes par essieu, les « trains



de véhicules » restant soumis au règlement de 1866 ;

- ★ un certificat de capacité est délivré après examen, aux candidats de plus de 21 ans, avec possibilité de retrait administratif ;
- ★ on impose une obligation de « circuler à droite », et non simplement de se ranger à droite comme le prescrivait le décret de 152 sur la Police du roulage ;
- ★ la vitesse est limitée à 20 km/h en rase campagne et 12 km en agglomération ;
- ★ diverses prescriptions techniques visent le véhicule et notamment :
  - ses organes moteurs : étanchéité du moteur et des réservoirs, fumée, bruit (« ne pas effrayer les chevaux »),
  - sa direction : précision, marche arrière à partir de 250 kg,
  - sa sécurité : freins, trompe ou corne, deux « phares » pour éclairer la route, visibilité et éclairage du tableau de bord, « grelots » pour les véhicules à bandages élastiques.

On notera l'apparition, à côté des contraventions, de sanctions administratives : le retrait du certificat de capacité et la suppression de « l'autorisation » du véhicule <sup>1</sup>. Comme pour les vélocipèdes, ce texte est suivi, en banlieue parisienne et en province, par des arrêtés municipaux « autophobes ».

En 1899, un décret <sup>2</sup> national reprend pratiquement les dispositions de l'ordonnance de 1893, avec les modifications suivantes :

- ★ plus de limite d'âge pour le certificat de capacité,
- ★ la vitesse est limitée à 30km/h en rase campagne et 20 km en agglomération,
- ★ on revient à l'obligation de 1852 de se ranger à droite, et non plus de tenir sa droite,
- ★ la constatation de mise en service du véhicule peut se faire une fois pour toutes sur un véhicule proposé par le fabricant,

qui délivre ensuite le certificat de conformité du type,

- ★ le préfet délivre alors un « récépissé de déclaration », vite dénommé « carte grise »,
- ★ les constats d'infraction aux dispositions du décret sont réservés aux seuls officiers de police judiciaire, dont les maires et les gendarmes.

Le décret et son commentaire <sup>3</sup>, maintiennent globalement les dispositions de l'ordonnance du préfet de police de 1893, mais apportent beaucoup plus de détails sur les points suivants :

- ★ l'exécution par le service des mines de la constatation de mise en service du véhicule,
- ★ les épreuves de l'examen du certificat de capacité,
- ★ les dispositions techniques, qui comportent quelques rares modifications :
  - la disparition du « grelot pour les véhicules silencieux » (à bandages élastiques),
  - le triomphe de « la trompe » sur « la corne ou tout instrument du même genre » <sup>4</sup>,
  - la réduction à un seul des deux « phares blancs » imposés en 1893. On notera qu'il n'est toujours pas prévu de feu à l'arrière, sauf pour les « trains de véhicules ».

Le décret de 1899 avait annulé les arrêtés locaux. Mais les maires les renouvellent et le gouvernement fait rapidement machine arrière. Un avis du Conseil d'État de 1902 et surtout une décision de la Cour de Cassation de 1903 confirment la légalité des arrêtés municipaux.

Les arrêtés municipaux plus ou moins « autophobes » fleurissent à nouveau : ainsi, dans l'Indre-et-Loire, entre 1901 et 1914, il n'y a pas moins de 58 communes qui en prennent un. Dans le Loiret, il y en a 38, dont 22 pris en 1907 ; Orléans a « résisté » jusqu'en 1912.

<sup>1</sup> « Art. 7. En cas de changement de propriétaire, d'inexécution des épreuves ou vérifications prescrites par les règlements, ou de changements relatifs aux énonciations de l'autorisation, cette dernière est caduque de plein droit et le véhicule ne peut être maintenu en service sans nouvelle autorisation. »

<sup>2</sup> Décret portant règlement pour la circulation des automobiles, du 10 mars 1899.

<sup>3</sup> Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Commentaire du règlement du 10 mars sur la circulation des automobiles, du 10 avril 1899.

<sup>4</sup> « Art. 15. L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe. [...] » Le décret du 6 août 1881 concernant les tramways et chemins de fer sur voie publique prévoyait comme avertisseur « une trompe, une cloche ou tout autre instrument du même genre à l'exclusion du sifflet à vapeur » (Art. 32). Dès lors que la trompe fut réservée aux automobiles, la cloche devint l'avertisseur spécifique du tramway, ce qu'elle est encore de nos jours. Quant à la corne qui apparaissait antérieurement, dans l'Arrêté sur les locomotives routières du 20 avril 1866 par exemple, il faut la tenir pour un simple synonyme de trompe.

## 6 • LES PREMIÈRES CONTESTATIONS CONTRE L'AUTOMOBILE

L'automobile triomphe à l'Exposition Universelle de 1900, et le parc commence à se développer rapidement. On passe de 4 000 automobiles et 12 000 motocycles au 1<sup>er</sup> janvier 1900 à 25 000 automobiles et 31 000 motocycles au 1<sup>er</sup> janvier 1905.

Les vitesses et les puissances des moteurs connaissent un développement foudroyant. Sur la course de côte de Gaillon dans l'Eure, les vitesses augmentent de moins de 20 km/h en fin 1899 à 124 km/h en fin 1904.

Beaucoup d'automobilistes prenaient la fuite après un accident. Ce comportement immoral était ressenti comme une nouveauté intolérable et scandaleuse. Jusque-là, il était difficile au cavalier ou au cocher de se sauver, parce qu'il n'allait pas plus vite que d'éventuels poursuivants, et parce qu'il était obligé de s'arrêter rapidement. De plus, le cheval ou le véhicule étaient bien connus dans le canton où ils circulaient, qu'ils ne quittaient pratiquement jamais. Alors que les automobiles pouvaient aller d'un bout à l'autre de la France.

Un scandale a lieu lorsqu'un conducteur de 14 ans écrase un employé de l'octroi de Lisieux le 18 août 1901. La plaque minéralogique, à « gros numéro », est alors mise en place par 6 textes en 1901-1902 dans une ambiance manifeste d'improvisation. Elle permet aussi de dresser des « contraventions au vol » sans arrêter le chauffeur.

Une loi réprimant le « délit de fuite » est proposée le 24 octobre 1901 par le député Guillaume Chastenet <sup>1</sup> Tout le monde est

d'accord ! Les parlementaires, le gouvernement, le Touring Club de France, l'Automobile Club de France, et l'opinion ! Le projet de texte passe de la Chambre au Sénat, qui adopte un texte modifié en 1902. Mais, après les élections en 1902, le projet reste en panne à la Chambre pendant quatre ans. Chastenet renouvelle sa proposition en 1906 et la loi est enfin promulguée le 17 juillet 1908.

Ce qui pose une question historique : pourquoi ce délai de 1901 à 1908 ? Alors que tout le monde était d'accord dès le début ! L'hypothèse la plus vraisemblable est celle d'un arrêt dû au lancement de réflexions de fond sur l'automobile avec la création de la Commission extraparlamentaire de la circulation automobile en 1903.

Le président du Conseil Georges Clémenceau dépose en 1908 un projet de loi qui réorganisait le retrait administratif du permis, quasiment jamais appliqué (4 fois de 1899 à 1908 <sup>2</sup>), en permettant au juge de le prononcer. Il proposait des peines complémentaires d'emprisonnement de six jours à deux mois en cas de conduite durant la période d'interdiction de conduite. Il comportait aussi un projet de « réforme de la police de la route » en étendant la possibilité de constater les infractions, jusque-là réservé aux officiers de police judiciaire, à toutes les autorités compétentes en matière de police du roulage (Ponts et chaussées, services vicinaux, octroi, services forestiers, et ingénieurs et contrôleurs des mines). Enfin, il proposait la création d'un « casier [judiciaire] central automobiliste », car le casier judiciaire ordinaire ne prenait pas en compte les condamnations au tribunal de simple police, où se traitait la plupart des contraventions concernant la circulation <sup>3</sup>.

La loi manque d'être votée, avec des modifications, en juillet 1909, mais son examen est remis sine die par la chute du gouvernement le 24 juillet.

<sup>1</sup> *Chastenet était un juriste, avocat à la cour d'appel, député de la majorité de gauche de Libourne en Gironde.*

<sup>2</sup> *Député Simonet, Rapport, deuxième séance du 18 novembre 908, in Documents parlementaires, Chambre, Annexe n°2117, page 227.*

<sup>3</sup> *Par contre, il existait un « casier spécial d'ivresse » où étaient inscrites les condamnations de simple police pour ivresse publique. C'est donc lui qui servait de modèle, de façon assez ironique.*

## 7 • LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE (1903-1908)

En fait le travail de constitution du Code de la route ne se fit pas au Parlement, mais dans deux commissions, entre 1903 et 1912.

La Commission extraparlamentaire de la circulation automobile est créée en 1903, à la suite du scandale causé par les nombreux accidents mortels de la course Paris-Madrid.

Ses 68 membres comprenaient 10 fonctionnaires, 20 parlementaires, des représentants des associations cyclistes et automobilistes, des dirigeants des associations syndicales patronales et ouvrières de l'automobile, des constructeurs automobiles, des pilotes et des publicistes.

Les travaux de la Commission, coprésidée par deux importants parlementaires et journalistes, le sénateur Jean Dupuy et le député Pierre Baudin <sup>1</sup>, furent particulièrement transparents et firent l'objet d'une large publicité <sup>2</sup>. La Commission accomplit une tâche fondamentale sur :

- ★ la connaissance des accidents par une enquête en 1903,
- ★ la prospective de l'automobile par un rapport de 1905,
- ★ le recensement des règlements municipaux,
- ★ la connaissance des législations étrangères.

Elle avait aussi débattu de nombre d'autres questions, comme la limitation de vitesse par construction, l'enregistrement des vitesses, les limites de vitesse, etc.

## 8 • LA COMMISSION CHARGÉE D'ÉLABORER UN CODE DE LA ROUTE (1909-1914)

Une Commission chargée d'élaborer un Code de la route <sup>3</sup>, plus restreinte (20 membres), mais toujours composée de fonctionnaires, de publicistes et de représentants des associations (cyclistes, automobilistes, hippiques), est mise en place en 1909. Elle doit tenir compte de la circulation attelée qui a continué à augmenter, quoique faiblement, depuis 1900.

Elle rend un projet <sup>4</sup> en 1912, dans lequel elle propose de maintenir l'essentiel de la réglementation de 1899. Les innovations les plus notables présentées par la Commission sont :

- ★ la communauté des règles pour les automobiles et les poids lourds avec remorques (les anciens « trains de véhicules »),
- ★ la suppression des limites de vitesse, sauf pour les camions,
- ★ la prise en compte des piétons, qui auront désormais des « devoirs » de comportement,
- ★ une limite d'âge de 18 ans, 20 ans pour les transports en commun, 16 pour les motos,
- ★ la prescription de « se ranger à gauche », à l'anglaise, en cas de croisement ou dépassement.

Cette innovation sur le sens de circulation est fermement combattue par de nombreux experts, dont certains constructeurs automobiles, comme Fernand Charron, ainsi que par les responsables de la circulation parisienne, dont le conseiller de Paris Émile Massard <sup>5</sup>. En fait, il apparaissait souhaitable de mettre le siège du conducteur à gauche, pour assurer une meilleure visibilité lors des

<sup>1</sup> Jean Dupuy (1844-1919) dirigeait depuis 1887 le *Petit Parisien*, premier tirage de l'époque. Sénateur des Hautes-Pyrénées depuis 1891, il avait été ministre de l'agriculture, de 1898 à 1902. Pierre Baudin (1863-1917), député de la Seine en 1898, puis de l'Ain en 1902, avait été ministre des travaux publics de 1899 à 1902. Il était chroniqueur au *Figaro* et président de l'Association des journalistes parisiens. Il présidera aussi l'Association des journalistes sportifs créée en 1905. Tous deux seront encore ministres ultérieurement.

<sup>2</sup> Félicien Hennequin, secrétaire général de la Commission et fonctionnaire au ministère de l'intérieur, assura avec brio les tâches matérielles de secrétariat, notamment la publication de l'ensemble des rapports et la rédaction de certains, dont le *Rapport sur l'évolution automobiliste de 1899 à 1905* et celui sur les accidents en 1903.

<sup>3</sup> Décret instituant une Commission chargée d'élaborer un Code de la route et nommant les membres de cette Commission, 1<sup>er</sup> juin 1909. *Journal officiel* du 6 juin 1909.

**Page 42**

**4** *Code de la Route. Projet de règlement sur la protection de la voie publique ainsi que sur la police du roulage et la circulation, Imprimerie Nationale, 71 pages, 1912. Un exemplaire est conservé aux Archives de Paris, cote D9S2 1.*

**5** *Voir son fondamental Rapport sur la circulation générale des voitures et piétons à Paris, 30 mai, 1910. BMO Rapp. Doc., rapport n° 17. Notamment les pages 126 à 137. Il cite largement les positions de Fernand Charron.*

**Page 43**

**1** *Ibidem, page 136.*

**2** *Baudry de Saunier avait été un des premiers journalistes à poser le problème du volant à gauche dans sa revue Omnia en 1907. Ce remarquable publiciste, créateur de plusieurs revues automobiles et auteur de nombreux ouvrages sur tous les sujets touchant à l'automobile, fut longtemps un expert incontournable, membre de toutes les commissions publiques jusqu'en 1935.*

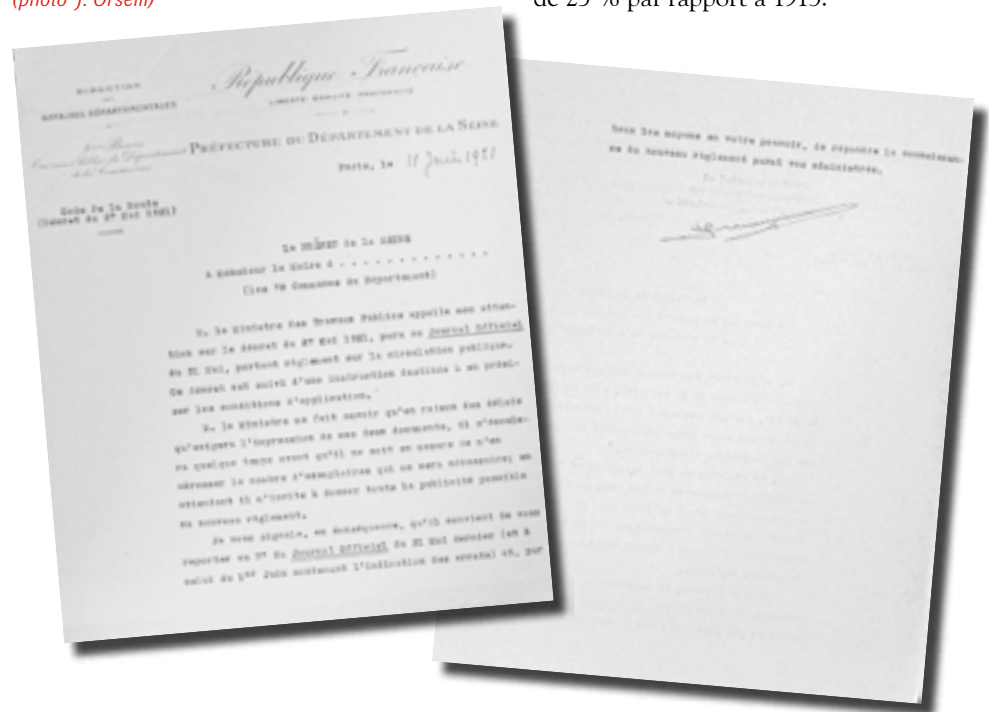
**3** *Elle apparaît dans les textes administratifs en 1839 sous le nom de Commission des machines à vapeur.*

**4** *Arrêté du ministre des travaux publics scindant en deux commissions distinctes la commission centrale des machines à vapeur et des automobiles, 12 août 1911.*

dépassements et en courbe. Massard cite des statistiques sur les « auto-taxis », dont les modèles à volant à droite auraient eu 4 fois plus d'accidents que ceux à volant à gauche <sup>1</sup>. Mais, les possesseurs d'automobile tenaient au siège du conducteur à droite, car telle était la position du « cocher de maître ». C'était un pur problème de « distinction ». De guerre lasse, les membres de la Commission partisans du volant à gauche, comme Baudry de Saunier <sup>2</sup>, se rallièrent à l'idée de la conduite à gauche, à l'anglaise, auquel cas la position la plus sûre était le volant à droite.

La guerre de 1914 interrompt le processus d'approbation du Code, engagé par une large consultation sur le projet de 1912.

**Courrier du préfet de la Seine aux maires, les informant de la parution du Code de la route.**  
(photo J. Orselli)



## 9 • LE CODE DE LA ROUTE DE 1921

La très vénérable <sup>3</sup> Commission centrale des machines à vapeur du ministère des Travaux publics avait subit en 1908 un premier rajeunissement, avec la création d'une « sous-commission chargée spécialement de l'examen des questions se rattachant à l'automobilisme ».

En 1911, elle fut démembrée définitivement, avec la création d'une Commission centrale des automobiles <sup>4</sup> autonome, toujours rattachée au ministère des Travaux publics. C'est en son sein que fut achevée la mise au point du Code de la route entre 1919 et 1921. La circulation attelée est encore très importante : au recensement de 1921, elle n'a diminué que de 25 % par rapport à 1913.

Le Code est enfin promulgué par un décret du 27 mai 1921. En accord avec la position de la Commission en 1912, il est très proche du décret de 1899. Les nouveautés sont les suivantes :

- ★ l'imposition d'une pression maximum au sol,
- ★ l'imposition de bandages élastiques pour les automobiles et les camions,
- ★ la suppression des limites de vitesse, sauf pour les camions, articulés ou non,
- ★ la prise en compte des piétons, qui ont désormais des « devoirs » de comportement,
- ★ une limite d'âge à 18 ans, 16 pour les motos,
- ★ mais, la prescription de « tenir sa droite » en permanence n'interviendra qu'en 1933.

Le 31 décembre 1922, le décret est modifié pour donner des satisfactions mineures aux réclamations d'un monde rural hostile à l'innovation, et pour pouvoir modifier les limites de vitesses des poids lourds par des arrêtés ultérieurs. Le rétroviseur y est imposé aux poids lourds.

Le Code de 1921 va durer jusqu'en 1958 avec des modifications de détail.

Pour conclure, on peut souligner le caractère « historique » de la constitution du Code de la route français. Un seul exemple : l'examen du permis de conduire <sup>1</sup>, qui nous paraît rationnel, sinon naturel, a été institué, sous le nom de certificat de capacité, par l'ordonnance du préfet de police de 1893 sur le modèle de celui des conducteurs de locomotives de 1846. Mais, en Grande Bretagne, il faudra attendre 1930 - et 1970 en Belgique - pour qu'il y ait un examen. Et, encore aujourd'hui, les États Unis d'Amérique pratiquent des modes différents de délivrance du permis. ★

<sup>1</sup> Au 19<sup>e</sup> siècle, le « permis de conduire » était l'équivalent du livret ouvrier pour les cochers employés par un entrepreneur de transports publics. C'était un livret qui était déposé soit chez l'entrepreneur soit à la préfecture. Le cocher n'avait sur lui qu'un document temporaire délivré en échange par son employeur et visé par la préfecture, le « bulletin d'entrée en service ».